

Судостроение, машиностроение за рубежом

тома III-IV

Австралия • Австрия • Азербайджан • Алжир • Аргентина
• Белоруссия • Бельгия • Бразилия • Великобритания • Вен-
грия • Вьетнам • Гана • Германия • Гонконг • Грузия • Дания
• Евросоюз • Египет • Индия • Ирак • Иран • Испания • Ита-
лия • Казахстан • Канада • Катар • Китай • Корея • Литва •
Малайзия • Марокко • Мексика • Нидерланды • Норвегия •
ОАЭ • Оман • Панама • Перу • Польша • Россия • Саудов-
ская Аравия • Сингапур • США • Туркмения • Турция • Узбе-
кистан • Украина • Филиппины • Финляндия • Франция •
Чехия • Швейцария • Швеция • Эстония • Япония

*Строительство и ремонт гражданских морских и речных
судов, станкостроение, тяжелое машиностроение.*

www.polpred.com

Судостроение, машиностроение за рубежом

тома III-IV

Использованы материалы Минэкономразвития РФ (www.economy.gov.ru,
www.torgpredstvo.ru, www.exportsupport.ru, www.informves.ru) и информационных агентств

Судостроение, машиностроение за рубежом, тома III-IV. Экономика и связи с Россией в 2004-08гг., 168 стр.

© Г.Н. Вачнадзе, декабрь 2008. ISBN 5-900034-43-7.

Проект ПОЛПРЕД: Г. Вачнадзе, А. Грибков, О. Мишина, Г. Перцева, К. Провалов, К. Сальберг, Н. Сеницына, Т. Стенина, Е. Терехова, Л. Тимофеева, И. Хряева, С. Шмаков.

Совет ветеранов МИД РФ. ООО «ПОЛПРЕД Справочники».

119200 Москва, Денежный пер. 32, оф. 405, (495) 747-1121, (499) 244-3541, (985) 784-1084, info@polpred.com

Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403.

СОДЕРЖАНИЕ

Австралия	3	Судостроение	78
Пищемаш	3	Судостроение с РФ	80
Австрия	4	Литва	87
Азербайджан	4	Машиностроение	87
Алжир	6	Судостроение	90
Аргентина	7	Малайзия	92
Белоруссия	8	Марокко	93
Бельгия	11	Мексика	93
Бразилия	11	Станки	93
Машиностроение	11	Нидерланды	94
Сельхозтехника-2007	12	Судостроение	94
Сельхозтехника-2005	13	Машиностроение с РФ	95
Стройоборудование	13	Норвегия	96
Станки	14	ОАЭ	100
Судостроение	17	Оман	101
Великобритания	19	Панама	101
Машиностроение	19	Перу	101
Судостроение	19	Промоборудование	101
Венгрия	20	Польша	103
Машиностроение	20	Россия	105
Машиностроение с РФ	22	Саудовская Аравия	109
Вьетнам	30	Промгруппа PAF	109
Гана	30	Juffali & Brothers	110
Германия	30	Dallah Group	114
Машиностроение	30	Сингапур	116
Станкостроение	31	США	117
Гонконг	42	Туркмения	120
Грузия	42	Турция	120
Дания	43	Станки	120
Судостроение	43	Узбекистан	123
Евросоюз	47	Украина	123
Египет	49	Машиностроение	123
Индия	49	Упаковка	124
Станки	49	Филиппины	137
Ирак	53	Промоборудование	137
Иран	53	Финляндия	139
Испания	56	Франция	141
Италия	57	Чехия	142
Машиностроение	57	Станки	142
Станкостроение	58	Машиностроение	143
Казахстан	64	Машиностроение с РФ	144
Канада	68	Швейцария	150
Катар	69	Швеция	151
Китай	69	Эстония	153
Машиностроение	69	Япония	154
Станки	69	Судостроение	154
Общемаш	70	Станкостроение	156
Корея	78	Ресурсы сайта www.POLPRED.com	168

Австралия

Пищемаш

По данным министерства торговли США, в 2006г. видимое потребление пищевого оборудования в Австралии составило 215 млн.долл., из которых 67% приходилось на импортную продукцию. Повышенным спросом на данном рынке пользуется высококачественное оборудование, что объясняется действующими в стране жесткими здравоохранительными нормами.

Согласно оценке австралийской исследовательской фирмы IBISWorld, средний срок службы пищевого оборудования в Австралии (до капитального ремонта или замены) составляет 15-20 лет, и в ближайшие 5 лет спрос на него будет ежегодно возрастать примерно на 2,6%.

Рынок пищевого оборудования в 2005-07гг., в млн.долл.

	2005г.	2006г.	2007г. ¹
Производство	98	107	116
Экспорт	28	37	40
Импорт Из США	138	26	145
Видимое потребление	208	215	234
Использов. для пересчета курс австрал. долл. (ц.)	76,6	75,6	83,6

¹Оценка.

Наиболее крупными продуцентами пищевого оборудования в Австралии являются Heat & Control (дочерняя компания американской группы Heat & Control; изготавливает полный ассортимент указанного оборудования) и Moffatt Group (оборудование для хлебопекарен). Среди других изготовителей можно выделить All Bake Services (оборудование для хлебопекарен), Allied Industries (оборудование для хлебопекарен и кондитерских фабрик), Elliot Automation (оборудование для кондитерских фабрик и хлебопекарен, для изготовления блюд из хлебных злаков), Food Machinery Australasia (оборудование для переработки плодов и овощей), Food Process Engineering (пищевое оборудование общего применения), Food Vintek Australasia (прессы для винограда), Freshline Machines (системы для сушки и мойки), JB Macmahon (оборудование для получения оливкового масла, прессы для винограда), NID (оборудование для изготовления пищи/кондитерских изделий и крахмала), Pasco (оборудование для производства молочных продуктов, пива, хлебобулочных и мясных изделий), Pall Filtration and Separations (микрофильтрационные системы), Symetec (оборудование для изготовления хлебобулочных изделий и морепродуктов, изделий из мяса и птицы, молочной и кондитерской продукции, легких закусок, оборудование для переработки овощей), Saurin Technologies (оборудование для дегидрирования, смешивания и тепловой обработки) и Triplex Engineering (оборудование для переработки овощей, изготовления сыра и других продуктов).

Как сообщает Ассоциация австралийских продуцентов пищевого оборудования, местные изготовители последнего стремятся в настоящее время к большей специализации производства, чтобы сохранить конкурентоспособность в условиях растущего импорта.

В 2006г. основными иностранными поставщиками пищевого оборудования в страну были ФРГ (ее доля в общем импорте составила 16,9%), Италия (15,9%), США (12,8%), Нидерланды (10,6%) и Новая Зеландия (6,9%). Значительная часть ввезенного в указанном году оборудования для изготовления молочных продуктов, сахара, мясных и молочных изделий, а также оборудования для переработки зерна и овощей поступила из ФРГ; среди фирм-поставщиков можно назвать Berief, Eberhardt, Fessmann, F. H. Schule, Guenther, Handtmann, Inotec, Mado, Maja, Maurer-Atmos и Ruble. Оборудование для производства кондитерских изделий, пиццы, макарон, спагетти и аналогичных продуктов было импортировано главным образом из Италии; его поставили фирмы FBR-Elpo, Grasselli, La Minerva, LB Italia, Niro Soavi, Ocrim, Omas и Risco. Что касается поставок из США, то они включали оборудование для изготовления хлебобулочных и кондитерских изделий, продуктов из мяса и птицы, оборудование для переработки зерна, плодов, орехов и овощей, приготовления пива и некоторое другое оборудование. США были также крупным поставщиком компонентов для различных видов пищевого оборудования.

Упомянутая выше фирма Heat & Control импортирует различное оборудование для производства мяса, хлебобулочных изделий, морских продуктов, легких закусок, а также оборудование для переработки овощей и молока. Кроме того, она выступает в качестве представителя американских компаний Alkar (производит оборудование для переработки мяса), Cantrell (оборудование для изготовления пищевых продуктов и переработки орехов), Odenberg (оборудование для переработки овощей), Reading Bakery Systems (оборудование для приготовления легких закусок и производства хлебобулочных изделий), Spray Dynamics (системы для корректирования вкусов и запахов) и Stewart Systems (оборудование для производства хлебобулочных изделий).

Широкий ассортимент оборудования для переработки плодов и овощей, а также мяса, птицы и рыбы поставляет в Австралию голландская фирма CFS; части доильных аппаратов и оборудования для приготовления молочных продуктов ввозятся главным образом из Новой Зеландии, доильные аппараты — из Ирландии и оборудование для пивоварен — из Словакии.

Основные статьи импорта пищевого оборудования Австралией в 2006г.

Млн. долл. Главные страны-поставщики	
Доильные аппараты	Ирландия, Швеция, КНР,
.....0,349 .....	.....Турция, Н. Зеландия
Оборудование для произ-ва .....	.....ФРГ, Н. Зеландия, Швейцария,
молочных продуктов .....	.....Дания, Италия, Франция,
.....7 .....	.....США, Нидерланды, Швеция
Части доильных аппарат. и оборуд. ....	.....Н. Зеландия, Швеция, ФРГ,
для произ-ва молоч. продуктов .....	.....7
.....США, Иран, Бельгия	
Прессы и другое оборуд. для произ-ва .....	.....Италия, Франция, Испания,
фрукт. соков, вина и сидра .....	.....5
.....КНР, ФРГ, США	
Оборуд. для произ-ва хлебобулоч. изделий, .....	.....Италия, Нидерланды, Мексика,
макарон, спагетти и аналог. продуктов .....	.....США, Тайвань, ФРГ, КНР,
.....25 .....	.....Дания, Н. Зеландия, Франция

Оборуд. для произ-ва конд. изделий,	Италия, ФРГ, США, Швейцария, какао и шоколада	15	.....	Бельгия, Н. Зеландия, Дания, КНР
Оборуд. для произ-ва сахара	0,271			ФРГ, Италия, США
Оборуд. для перераб. мяса и птицы .....	.....			ФРГ, Нидерланды, США, Н. Зеландия, Италия, Дания,
.....	.....	27	.....	Великобритания, КНР
Оборуд. для перераб. .....	.....			Нидерланды, США, Н. Зеландия, плодов, овощей и орехов
.....	.....			Италия, Великобритания,
.....	.....	6	.....	Бельгия, Испания, Швеция
Оборуд. для пивоваренной пром-сти	2			Словакия, Канада, США, КНР, Дания
Оборуд. для пищевкусовой пром-сти .....	.....			Италия, ФРГ, США, Франция, Дания,
.....	.....	20	.....	Япония, Нидерланды, Великобритания
Части оборуд. для пищевкусовой пром-сти .....	.....			США, ФРГ, Нидерланды, Италия,
.....	.....	20	.....	Франция, Дания, Н. Зеландия
Оборуд. для обраб. зерна и овощей	3			ФРГ, США, Бельгия, КНР,
.....	.....			Япония, Дания, Италия
Части оборуд. для обраб. зерна и овощей .....	.....			США, Нидерланды, ФРГ, КНР
.....	.....	3	.....	Великобритания, Швейцария, Дания,

Импортируемое в Австралию пищевое оборудование облагается 5% пошлиной и 10% налогом на товары и услуги (goods and services tax), взимаемым с цены товара сиф.

При покупке пищевого оборудования австралийские потребители обращают главное внимание на качество, а уж затем — на технический уровень, цену и послепродажное обслуживание. БИКИ, 21.2.2008г.

Австрия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Австрийская сталелитейная компаний Voestalpine планирует начать в России производство ж/д стрелок, сообщила в пятницу австрийская газета WirtschaftsBlatt.

Подразделение Voestalpine компания VAE примет в I кв. 2008г. решение, начинать ли новый бизнес с нуля, покупать пакет акций в компании-конкуренте или организовать СП, сообщил в интервью изданию глава VAE Марк Каддура.

По его словам, есть две российские компании, в которых Voestalpine может приобрести пакеты: частный Муромский стрелочный завод и принадлежащий государству Новосибирский стрелочный завод.

В этом году крупнейшим мировым производителем рельсов стала российская стальная группа Евраз, купившая за 2,3 млрд.долл. американскую компанию Oregon Steel Mills. Рейтер, 21.12.2007г.

Азербайджан

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Судоремонтный завод Каспийского морского нефтяного флота (Каспморнефтефлот) государственной нефтяной компании Азербайджана (ГНКАР) расширил производство. Об этом сообщили в пресс-службе ГНКАР, отметив, что в сент. прогноз производства на заводе был выполнен на 102,3%. За 9 месяцев прогноз был превышен на 9,5%. Были отремонтированы 14 судов, а 15 — поставлены на ремонт. Отмечается также, что указанный завод обладает международным сертификатом ISO 9001. ИА Regnum, 22.10.2008г.

— «Каспморнефтефлот» (структура ГНКАР) приступил к ремонту трубокладчика «Исрафил Гусейнов», сообщается на официальном сайте ГНКАР.

«С авг. мы остановили это судно на ремонт и модернизацию. Работа проводится на судоремонт-

ном заводе «Каспморнефтефлот» 150 профессиональными специалистами. Руководство ГНКАР поставило задачу в течение трех месяцев завершить модернизацию, чтобы судно было готово к выполнению зарубежных заказов», отмечается в сообщении.

Судно «Исрафил Гусейнов» построено Финляндии и в 1990г. привезено в Баку. Судно способно укладывать 2,5-3 км. трубопроводов на глубине моря до 300 м. Судно активно использовалось в разработки месторождений Азери-Чираг-Гюнешли. В этом году судно выполнило заказ компании «Лукойл» на прокладку 58 км. подводного трубопровода на месторождении «Юрий Корчагин». Interfax, 22.8.2008г.

— Создание близ Баку современного судостроительного предприятия может значительно расширить возможности Государственной нефтяной компании Азербайджана (ГНКАР). 19 мая 2008г. между Государственной нефтяной компанией Азербайджана (ГНКАР), Азербайджанской инвестиционной компанией и корейской STX был подписан меморандум о строительстве в Азербайджане судостроительного завода. Долевое участие ГНКАР в этом проекте будет наиболее значительным — 65%, АИК — 10%, и 25% — STX Shipbuilding. Завод будет построен в Гарадагском районе Азербайджана.

Создание в Азербайджане современного судостроительного и судоремонтного комплекса позволит республике удерживать лидерство в области перевозок на Каспии. На балансе ГНКАР находится Каспийский морской нефтяной флот, располагающий более чем 250 судами. Все эти суда занимаются поддержкой морских операций ГНКАР. Суда флота задействованы в поддержке морских операций крупных иностранных компаний, работающих на азербайджанском шельфе Каспия и за его пределами. Незначительным количеством судов обладают министерство экологии и природных ресурсов (в основном, исследовательские суда), Государственная пограничная служба, имеются также рыболовные суда.

Судами, осуществляющими перевозку грузов и пассажиров на Каспии, располагает Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство (Каспар). Состав транспортного флота Каспийского морского пароходства включает 86 судов, из которых 41 — танкерный флот (включая 1 водовоз), 35 — сухогрузный флот, 10 — вспомогательных судов. В составе флота имеются универсальные суда типа Ро-Ро, а также морские железнодорожно-пассажирские паромы.

Пароходство является основным перевозчиком грузов на Каспии. Каспар располагает четырьмя крупными судоремонтными предприятиями. Однако после строительства нового завода, их деятельность будет приостановлена. Предполагается их полная ликвидация, т.к. они находятся в черте города. При этом пароходство не является участником меморандума по строительству нового завода, что говорит о том, что Каспар полностью лишается своей судоремонтной базы.

Сегодня судостроение на Каспии превращается в одну из важнейших сфер деятельности компании. Этот фактор обозначается планируемым значительным увеличением перевозки нефти и нефтепродуктов через Каспий. К 2013г. ожидается перевозка большой казахстанской нефти через Кас-

пий в Азербайджан и дальше по трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан на средиземноморское побережье или по железной дороге в направлении грузинских черноморских портов.

Для осуществления перевозки этих грузов требуются новые суда. По оценкам некоторых специалистов, максимальный дедейт судна, использование которого возможно на Каспии, 30 тыс. т. Однако казахстанская сторона настаивает на целесообразности строительства судов дедейтом 60 тыс. т. Строительство таких судов за пределами Каспия нецелесообразно из-за невозможности их доставки. Единственным предприятием, которое осуществит строительство таких судов, может стать новое судостроительное предприятие в Азербайджане.

Наличие и увеличение собственного транспортного флота на Каспии рассматривается всеми прикаспийскими странами. Сегодня строительством танкеров для перевозки собственной нефти осуществляет Казахстан. Вопрос создания собственного флота на Каспии рассматривается сегодня Туркменистаном и Ираном. Россия намерена увеличить количество судов на Каспии. Новое судостроительное предприятие Азербайджана может обеспечить часть заказов из этих стран.

При наличии крупного судоремонтного предприятия ГНКАР может осуществлять и значительное количество сервисных услуг для транспортных и нефтедобывающих компаний. В перспективе нельзя не принимать во внимание и возможность создания собственного флота ГНКАР на Каспии для транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Строительство нового предприятия предполагается на свободной территории, принадлежащей Бакинскому заводу глубоководных оснований имени Гейдара Алиева, находящемуся на балансе ГНКАР. На этом предприятии ведется строительство морских платформ для добычи нефти и газа, как на месторождениях, разрабатываемых иностранными консорциумами, так и для собственных месторождений ГНКАР.

Эксперты не исключают, что судостроительное предприятие может быть задействовано в строительстве крупных морских платформ. Для этого может использоваться опыт крупных корейских компаний, таких как Keppel Fells и Hyundai, занимающихся аналогичными работами. Строительство новых платформ для разработки месторождений обретает сегодня все большую актуальность. Они могут быть задействованы в добыче нефти и газа с месторождений, разработка которых ранее была экономически нецелесообразна. Однако с повышением стоимости нефти экономическая привлекательность этих месторождений значительно возросла.

Предварительная стоимость строительства судостроительного завода в Азербайджане – 400 млн. долл. Сдача объекта предусмотрена в 2011 г. В июне 2008 г. будет создана независимая экспертная группа, которая займется подготовкой технико-экономического обоснования предприятия (производственная мощность, применение современных технологий и методов), определением необходимого объема инвестиций. Об этом сообщает TrendCapital. www.oilcapital.ru, 27.5.2008 г.

– «Завод будет построен на базе Бакинского завода глубоководных оснований имени Гейдара

Алиева в Гарадаге. На новом заводе будут производиться все суда, которые нужны для работ на шельфе, и ремонтироваться суда ГНКАР», – сообщил глава ГНКАР Ровнаг Абдуллаев.

Государственная нефтяная компания Азербайджана, корейская компания STX и Азербайджанская инвестиционная компания подписали меморандум о строительстве Каспийского судостроительного завода. По меморандуму, STX приобретает 25% участия в проекте, АИК – 10%, ГНКАР – 65%.

Меморандум был подписан в рамках визита премьер-министра Южной Кореи Хан Сенг-Су в Азербайджан. Предварительный документ о строительстве судостроительного завода между корейской STX и АИК был подписан 24 апр. 2007 г. в Сеуле. EnergyLand.info, 21.5.2008 г.

– Группа компаний «Интегра» рассматривает возможность создания в Азербайджане совместного предприятия в сфере нефтяного машиностроения. «Мы намерены расширять свою деятельность в Азербайджане. Мы будем рассматривать возможность создания здесь совместного предприятия в области машиностроения», – сообщил исполнительный вице-президент по нефтесервису «Интегры» Марк Садыхов журналистам в пятницу в Баку.

«Азербайджан традиционно был производителем нефтяного оборудования, мы уже обсуждали вопрос размещения здесь заказов на производство циркуляционных систем для буровых станков. Мы уже ознакомились с деятельностью ряда машиностроительных заводов Азербайджана», – сказал он.

Кроме того, отметил М. Садыхов, «Интегра» заинтересована в развитии сотрудничества с Государственной нефтяной компанией Азербайджана (ГНКАР) в области бурения.

«Азербайджан – стратегическая для нас зона, и у нас много продуктов, которые могут найти здесь применение. Сотрудничество с ГНКАР – это наша цель. Мы заинтересованы в развитии своей деятельности в области бурения, сейсмоки, скважинных технологий, потому что в Азербайджане огромное количество старых месторождений, и для повышения эффективности их разработки необходимо проводить сейсмические работы на современном уровне», – отметил М. Садыхов.

«Интегра» уже имеет опыт сотрудничества с ГНКАР в области оказания услуг по сейсморазведке. Так, ОАО «Тюменнефтегеофизика», входящее в группу, провело сейсморазведку методами 2D и 3D на площадях, разрабатываемых операционной компанией «Гобустан».

Нефтесервисная компания «Интегра» создана в 2004 г. выполняет бурение и капитальный ремонт скважин, проводит сейсморазведку и изучает геофизику, выпускает нефтегазовое оборудование и инструмент, а также управляет проектами. В составе группы – более 40 предприятий, в т.ч. 16 стратегических активов. Портфель заказов на оказание услуг и поставку оборудования в 2008 г. суммарно составляет 1 млрд. долл. 107 млн.

Глобальные депозитарные расписки «Интегры» торгуются на Лондонской фондовой бирже. Interfax, 21.4.2008 г.

– Азербайджан и Казахстан договорились о совместной деятельности в области нефтяного машиностроения и совместного производства неф-

тегазопромышленного оборудования, сообщает «Казахстан Сегодня» со ссылкой на пресс-службу Азербайджанского фонда поощрения экспорта и инвестиций (Azpromo). Как пояснили в пресс-службе, азербайджанскую сторону на переговорах представляли замминистра экономического развития Микаил Джаббаров, президент Azpromo Эмиль Меджидов и глава представительства Azpromo в Казахстане Эльшан Гурбанов.

«По решению президентов Азербайджана и Казахстана, достигнутом в ходе последнего визита Ильхама Алиева в Астану, стороны будут углублять сотрудничество в области нефтяного машиностроения, в т.ч. путем создания совместных предприятий в сфере производства нефтегазопромышленного оборудования», — пояснили в Azpromo. В этой связи по инициативе министерства экономического развития Азербайджана, акимата Мангистауской области Казахстана и Azpromo в Актау 10-12 окт. был организован визит специалистов ОАО «Азнефтьхиммаш». В ходе визита азербайджанская делегация ознакомилась с производственным потенциалом региона и предложила пути дальнейшего сотрудничества. В ходе ответного визита казахстанской делегации в Баку 24 окт., между ОАО «Азнефтьхиммаш» и ТОО «Казпетромаш», АО «Казнефтегазмаш» и Sewon – Vertex Heavy Industry был подписан меморандум о совместной деятельности в области нефтяного машиностроения и создания совместного производства нефтегазопромышленного оборудования. В соответствии с меморандумом, азербайджанские и казахстанские компании совместно определяют дальнейшие проекты и на основе изучения рынка организуют совместные предприятия в сфере строительных услуг, водолазных работ и производства станков-качалок.

«Наконец-то, мы выходим в сотрудничестве с Казахстаном на уровень заключения контрактов. Нашей целью является сервисный сектор, обслуживающий данную отрасль», — заявил глава Azpromo Эмиль Меджидов. Казахстанскую делегацию в Баку возглавил начальник департамента промышленности и предпринимательства акимата Мангистауской области Адълбек Кушерев. В ее состав вошли также руководители и специалисты ведущих машиностроительных заводов Западного Казахстана. Делегация прибыла в Баку 22 окт. ИА Regnum, 26.10.2007г.

— ОАО «Кировский завод» (Санкт-Петербург) и ООО «Кавказ Холдинг» (Азербайджан) создали в Баку совместное предприятие — ООО «Кавказ Холдинг-Кировский завод», говорится в пресс-релизе «Кировского завода». В СП 51% акций принадлежит группе компаний «Кировский завод», 49% — ООО «Кавказ Холдинг».

В сообщении отмечается, что основным направлением бизнеса совместного предприятия станет сборочное производство экскаваторов и тракторов на базе бывшего Сабирабадского ремонтно-механического завода (СРМЗ), который расположен в 180 км. от Баку. «Цель проекта — расширение имеющихся и освоение новых рынков сбыта в Кавказском, Ближневосточном и Центрально-азиатском регионах, потребность которых в экскаваторах и тракторах подобного класса в ближайшие годы будет расти», — говорится в пресс-релизе.

В соответствии с бизнес-планом, с начала 2008г. планируется освоить сборку до пяти колес-

ных экскаваторов в месяц, а к концу года выйти на ежемесячный уровень до 10 машин. Лицензией на производство экскаваторов обладает одно из предприятий «Кировского завода» — ООО «НПП «Воронежский завод экскаваторов», собирающее аналогичную технику на мощностях Воронежского экскаваторного завода (ВЭКС).

Гендиректором предприятия назначен Виталий Тарасов, ранее работавший начальником отдела маркетинга и продаж ООО «НПП «Воронежский завод экскаваторов».

Пресс-служба также сообщает, что рассматривается вопрос организации в Азербайджане сборки тракторов «Кировец» марки К-744 как сельскохозяйственного, так и промышленного назначения. Тракторы «Кировец» выпускает дочернее предприятие «Кировского завода» — ЗАО «Петербургский тракторный завод».

АО «Кировский завод» — крупнейшее на северо-западе России машиностроительное предприятие. В его состав входят 15 дочерних обществ, 100% акций которых принадлежит головному предприятию. Гендиректор «Кировского завода» Георгий Семенов и член совета директоров Лариса Семеновна совместно владеют 14,8% акций завода. Номинальным держателем 63,44% акций является ЗАО «Депозитарно-клиринговая компания». Interfax, 5.10.2007г.

— ОАО «Азнефтехиммаш» планирует в 2007г. увеличить объем производства на 14,7% по сравнению с 2006г. — до 25 млн. 630 тыс. манатов, сообщили в компании.

Объем производства входящего в компанию машиностроительного завода им. Саттархана ожидается на уровне 3,3 млн. манатов, Сабунчинского завода — 3 млн. манатов, Сураханинского машзавода — 2,7 млн. манатов, завода «Бакинский рабочий» — 3,5 млн. манатов. АО «Азнефтехиммаш» объединяет 14 заводов, специализирующихся на выпуске машиностроительного и нефтепромышленного оборудования, а также 4 института. Официальный курс на 22 фев. — 0,8692 маната/1 долл. Interfax, 22.2.2007г.

Алжир

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— По информации министерства промышленности Алжира, в наст.вр. Иран и Алжир активно развивают сотрудничество в таких областях, как автосборка, вагоностроение, фармацевтическая и цементная промышленность, а также сельское хозяйство. Иран готов экспортировать в эту североафриканскую страну свои товары и инженерно-технические услуги.

Правительство Алжира реализует ряд крупномасштабных инвестиционных программ и нуждается со стороны более развитых мусульманских государств, в т.ч. в области современных технологий в таких областях, как сельское хозяйство и соответствующие научные исследования, а также автомобильная промышленность.

Иран имеет возможность оказать содействие Алжиру в строительстве гидротехнических и энергетических объектов, в частности 27 крупных водохранилищ. Как известно, практически все специальное оборудование гидравлических, тепловых, ветровых, солнечных и геотермальных электростанций в Иране было спроектировано отечест-

венными специалистами и изготовлено на местных заводах. Иран также готов поделиться своим опытом в области мирных ядерных технологий.

Автомобилестроительные группы Iran Khodro и Saipa открыли в 2007г. свои представительства в Алжире. В 2005г. продажи в Алжире легковых автомобилей Peugeot 206 SD иранского производства выросли на 31%, аналогичный рост наблюдался и в 2006г. Эти автомобили поставляются в Алжир с бензиновыми двигателями рабочим объемом 1,4 и 1,6 л. и мощностью соответственно 75 и 110 л. с. (в первом случае автомобиль комплектуется ручной, а во втором — автоматической коробкой передач).

В ближайшее время в Алжире начнется строительство автосборочного завода Iran Khodro совместно с алжирской компанией Fatoouval, которая специализируется на импорте и сбыте иранских автомобилей.

Росту продаж автомобилей Iran Khodro способствует наличие 10 ее представительств в различных г.г. Алжира, которые занимаются рекламой, продажей автомобилей и запчастей, гарантийным ремонтом и сервисным обслуживанием. В ближайшее время еще 10 представительств этой группы появятся в других районах страны. БИКИ, 24.7.2008г.

— Алжир отреагировал на решение Пан Ги Муна нервно-негативно. «Мы не понимаем причин, которые вынудили генерального секретаря ООН принять такое одностороннее решение. Мы не сможем положительно отреагировать на него, — заявил премьер-министр Абдельазиз Бельхадем. — Алжирские власти уже провели расследование, и его результаты были представлены ООН». В то же время он дал понять, что, если целью комиссии будет совершенствование безопасности представительств ООН, то ее работе не будет чиниться препятствий.

16 янв. дипломатический конфликт между ООН и Алжиром получил новое развитие, когда чиновник Программы ООН по развитию Кемаль Дервиш фактически обвинил алжирские власти в том, что теракты 11 дек. стали возможны потому, что были проигнорированы требования представительств ООН в Алжире усилить их охрану. По его словам, официальный запрос на этот счет был направлен алжирским властям еще в апр. 2007г. Однако власти, убаюкавшие сами себя рассказами об успехах политики «национального примирения», никак не отреагировали на эту просьбу.

Столь же нервной оказалась реакция главы МВД Алжира Язида Зерхуни на решение Пан Ги Муна. «Что может дать еще эта комиссия к тому, что сделали алжирские власти? Разве у нее есть волшебная палочка, с помощью которой нам удастся вытащить исполнителей и организаторов терактов из джебеля (удаленные горно-лесистые районы, в которых скрываются исламисты. — Прим. авт.)», — заявил Зерхуни, ведомство которого, по всей видимости, проигнорировало запрос представительств ООН. Впрочем, одна из его ремарок очень справедлива. «Почему те, кто говорит о независимой комиссии, не предложили свои магические решения в период, когда Алжир в одиночку воевал с терроризмом?», — спросил он.

20 янв. американское посольство в Алжире предупредило находящихся в АНДР граждан США о возможности терактов. Оно предложило американцам ограничить перемещения по столице стра-

ны, а также рекомендовало избегать мест, посещаемых иностранцами. Среди потенциально опасных мест назывались рестораны, ночные клубы, церкви и школы. Несколькими днями ранее МИД Великобритании порекомендовал подданным британской короны отказаться от поездок в Алжир в связи с возможностью совершения там терактов против британских интересов. В обращении отмечалось, что наиболее опасными районами алжирской столицы являются восточный и юго-западный. В случае необходимости перемещения внутри Алжира британцам предлагалось отдавать предпочтение воздушному транспорту.

29 янв. алжирские СМИ бодро отрапортовали об уничтожении разработчика терактов 11 дек. Алжирские «силовики» настигли 28-летнего «эмира» (полевого командира) фаланги «Аль-Фарук» АКМ Абдеррахмана Бузегзу (боевой псевдоним — Абдеррахман Тилали) в 60 км. к востоку от Алжира. В момент уничтожения он был за рулем заминированной автомашины, которую планировал использовать для очередного теракта в Алжире. Этот несомненный успех спецслужб был смазан в тот же день, когда очередной смертник взорвал заминированную автомашину близ комиссариата полиции в Тения (50 км. к востоку от Алжира). В результате этого теракта погибли по меньшей мере четыре человека, в т.ч. трое полицейских, 20 чел. получили ранения. Ответственность за этот теракт тут же взяла на себя АКМ.

В янв., как и ранее, одним из главных поставщиков новостей относительно ситуации на мировом рынке нефти оставался министр энергетики и шахт Алжира, президент ОПЕК Шакиб Хелиль. По его оценке, рост цен на углеводороды продолжится до конца марта с.г. и будет определяться политической нестабильностью в Пакистане, эскалацией насилия в Нигерии и сокращением запасов нефти в США. Цены стабилизируются в течение второго триместра.

Тот же Хелиль отправил 8 янв. из порта Бетиуа близ Алжира в первое плавание алжирский супертанкер «Медсар» водоизмещением 150 тыс.т. Этот гигант китайской постройки длиной 333 метра и шириной 60 м. принадлежит совместному предприятию, созданному «дочкой» алжирской СО-НАТРАК и японской «Кавасаки шипбилдин ко». Стоимость танкера — 120 млн.долл. Он способен транспортировать 2 млн. бар. нефти и предназначен в первую очередь для поставок углеводородов на рынки США и Юго-Восточной Азии. Именно в США он направился в свое первое плавание. www.iimes.ru, 3.2.2008г.

Аргентина

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Доля отечественных производителей в общих продажах инжекционно-литьевых машин на аргентинском рынке довольно незначительна; 90% потребностей в этом оборудовании удовлетворяется за счет импорта. Из наиболее крупных местных поставщиков можно выделить компании Setin и Fluidmec.

Инжекционно-литьевые машины, производимые в Аргентине, равно как и импортируемые из Бразилии и стран Азии, относятся к разряду дешевого и не сложного в технологическом отношении оборудования. Выбирая между ними, аргентин-

ские потребители нередко отдают предпочтение отечественной продукции, рассчитывая на более доступное и быстрое послепродажное обслуживание, а также на установление более тесных контактов с поставщиком, которым в Аргентине придается очень большое значение. В последние четыре года отмечается значительное расширение спроса на машины китайского производства.

Иностранные поставщики инжекционно-литевых машин обычно имеют в Аргентине своих представителей, которые ведут предварительные переговоры с покупателем, а затем последний приобретает указанное оборудование напрямую у производителя. Отмечается, что наиболее активную поддержку (в плане финансирования, рекламы и обучения) оказывают представителям/дистрибуторам германские, итальянские, китайские и бразильские экспортеры.

В 2003-07гг. наиболее крупными импортерами инжекционно-литевых машин в Аргентине были компании Industria del Plastico y Metalurgica, Albano Cozzuol, Toyota Argentina, Necher, Eldan Electronica, Jose M. Alladio e Hijos, L'equipe Monteur, Plastic Omnium Equipamientos Exteriores и Vuteq Argentina. Большинство названных компаний изготавливают автомобильную продукцию, упаковочные материалы и оборудование, потребительские товары и электрооборудование.

Инжекционно-литевые машины составляют 45% всего импорта оборудования для переработки пластмасс в Аргентину. В 2007г. их ввоз превысил 44 млн.долл., т.е. увеличился по сравнению с пред.г. на 44%, а по сравнению с 2003г. — почти в 5 раз.

Какого-либо специального или необычного регулирования импорта инжекционно-литевых машин в Аргентине не осуществляется. БИКИ, 14.10.2008г.

— Доля металлообрабатывающих станков местного производства в их общих продажах на аргентинском рынке составляет 20%, остальные 80% приходится на импортную продукцию. Главными поставщиками последней в 2007г. были КНР (ее доля в общем импорте равнялась 17%), Япония (16%) и Италия (13%), за которыми следовали США (10%), ФРГ (9%), Тайвань (9%), Испания (6%), Республика Корея (5%) и Бразилия (5%).

За последние пять лет доля КНР в аргентинском импорте увеличилась почти втрое, тогда как у США она снизилась с 15% в 2005г. до 10% в 2007г. Удельные веса Италии и Испании, значительно возросшие за 90гг., в последние пять — шесть лет находятся на стабильных уровнях, равно как и доля ФРГ. Устойчивые позиции имеют также Тайвань, Республика Корея, Япония и Бразилия.

По прогнозам, к 2010г. мировой объем производства углеродного волокна достигнет 44 тыс.т., что вдвое больше показателей 2005г. Япония — основной мировой производитель углеродного волокна, т.к. ее доля на мировом рынке этоак ее доля на мировом рынке этого сырья составляет 70%. В перспективе углеродное волокно может вытеснить использование стали в автомобильной промышленности, т.к. оно прочнее и легче металла. Однако его производство обходится дороже.

Крупнейшим производителем углеродного волокна в мире является японская химическая корпорация Toqay Industries Inc., которая в конце

2007г. заявила о значительном увеличении инвестиций в производство автокомпонентов из углеродного волокна. Тоqay приступает к производству кузовов из углеродного волокна и намерена первой в мире наладить полномасштабный выпуск кузовов легковых автомобилей из композитного углеродного волокна, что позволит сделать их на четверть легче, намного экономичнее и в 10 раз прочнее стальных. Изготовление из них платформ и кузова машины позволит автомобиль весом 1,5 т. облегчить на 200 кг. Помимо существенной экономии топлива, он станет при этом более безопасен при столкновениях.

Президент компании С. Сакаки-бара заявил, что с этой целью корпорация построит к 2010г. в районе г. Наqоя (преф. Аичи) исследовательский автоцентр Automotive Center (АМС) и специальное предприятие, которое будет рассчитано на выполнение заказов компаний Toyota и Nissan, а также зарубежных автопроизводителей. На его сооружение инвестируется до 20 млрд. иен (170 млн.долл.).

Тоqay уже сейчас контролирует 30% мирового рынка деталей из углеродного волокна. Из них, в частности, наполовину изготовлен новейший пассажирский лайнер Boeing 787, что резко облегчило его конструкцию и позволило на 20% снизить потребление топлива.

До последнего времени широкому внедрению компонентов из углеродного волокна препятствовала их высокая цена. Тоqay обещает, что массовое производство позволит резко снизить себестоимость этих материалов, однако пока они будут использоваться в основном в автомобилях высшего класса.

Японские компании Mitsubishi и Teijin также одновременно начинают массовое производство автозапчастей из углеродного волокна. Они будут предназначены для спортивных высокотехнологичных автомобилей класса «люкс». В ближайшем будущем намечено расширить производственную гамму и на массовые недорогие модели. БИКИ, 2.10.2008г.

Белоруссия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— РУП «Могилевлифтмаш» в янв.-окт. 2008г. по сравнению с аналогичным периодом пред.г. увеличило экспорт продукции в сопоставимых ценах в 1,4 раза до 125 млн.долл., сообщили на предприятии.

Рост экспорта продукции обеспечен в основном благодаря увеличению поставок продукции в страны СНГ. Удельный вес поставок лифтов и запасных частей к ним в страны Содружества составляет 99% от общего объема реализованной продукции за пределы республики. При этом реализация лифтов и лифтового оборудования в регионы Российской Федерации возросла более чем в 1,5 раза, а доля экспорта в эту страну составила 72%. Росту экспорта в Россию также способствовала широкая дилерская сеть предприятия, которая представлена почти 50 дилерскими центрами в российских регионах.

Предприятие за 10 месяцев увеличило также производство промышленной продукции на 44% до Br326,7 млрд., а выпуск потребительских товаров возрос на 15,4% до Br20,4 млрд. В частности,

за указанный период произведено 7356 лифтов различных модификаций, что на 31,4% больше, чем в янв.-окт. пред.г.

РУП «Могилевлифтмаш» – ведущий производитель лифтового оборудования в странах СНГ. Здесь выпускается широкая гамма пассажирских (от 400 до 1000 кг.), грузовых (от 100 кг. до 6300 кг.), грузопассажирских, больничных и нестандартных лифтов. Кроме того, предприятие выпускает лифтовое оборудование и запасные части для ремонта, замены и модернизации старых лифтов, а также непрофильное оборудование и потребительские товары.

На заводе сертифицирована система менеджмента качества проектирования, производства и обслуживания пассажирских и грузовых лифтов на соответствие требованиям стандарта СТБ ИСО 9001-2001 в национальной системе сертификации и на соответствие DIN EN ISO 9001-2000 в немецкой системе аккредитации TGA. Всего производственная программа завода насчитывает более 70 базовых моделей лифтов, из которых 10 отвечает маркировке CE, позволяющей экспортировать лифты в страны Евросоюза. Все базовые модели лифтов сертифицированы также в национальных системах основных стран-потребителей – России, Украины, Казахстана. Удельный вес сертифицированной продукции за десять месяцев этого года составил свыше 94%.

Могилевский завод лифтового машиностроения основан в 1967г. (преобразован в РУП в 2000-м). В наст.вр. на предприятии работают более 4 тыс.чел. БЕЛТА, 19.11.2008г.

– РУП «Пинский судостроительно-судоремонтный завод» построил пассажирский туристический теплоход для эксплуатации на Выгонощанском озере (Брестская область). Заказчиком теплохода выступил УКС Брестского облисполкома, сообщил директор предприятия Виктор Бруцкий.

По его словам, теплоход успешно прошел швартовые и ходовые испытания и передан заказчику. Это второй пассажирский теплоход, построенный заводом за последние годы. Он является аналогом построенного ранее судна для Августовского канала. Теплоход имеет небольшую осадку, необходимую для путешествия по озеру и может брать на борт до 50 чел. Для комфортного пребывания туристов на судне обустроен уютный салон с баром.

Выгонощанское озеро – одно из самых привлекательных мест Брестской области, где в последние годы активно развивается туризм. Третий по площади естественный водоем Полесья, уступающий размерами только озерам Червоное и Свитязьское (Украина), озеро находится на территории гидрологического заказника республиканского значения «Выгонощанский». Богатое рыбой, Выгонощанское озеро представляет большой интерес для любителей рыбалки. На берегу озера построен комфортабельный гостевой дом для туристов. Озеро Выгонощанское также один из интереснейших экологических маршрутов Брестской области. Это крупнейший ненарушенный природный комплекс на главном европейском водоразделе – между бассейнами рек Балтийского и Черного морей. На северо-восточном берегу озера расположен археологический памятник – мезолитическая стоянка.

На Выгонощанском озере ведутся работы по обустройству береговой линии, завершается строительство причала.

РУП «Пинский судостроительно-судоремонтный завод» осуществляет судоремонт, капитальный ремонт дизельных двигателей (судовых и тепловозных), занимается изготовлением различных металлоконструкций. С 2004г. на заводе возобновлено судостроение: спущен на воду буксирный теплоход класса «река-море», в 2006г. завод впервые в своей истории освоил выпуск пассажирских судов. БЕЛТА, 13.8.2008г.

– Республиканское унитарное предприятие (РУП) «Вистан» в янв.-мае 2008г. увеличило экспорт продукции в 3,7 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил начальник коммерческого отдела предприятия Сергей Тарасов.

За этот период предприятие поставило на внешний рынок станков на 2 млн.долл. Основными потребителями продукции «Вистана» являются производители стран СНГ – в объеме экспорта на их долю приходится 70%. Витебские станкостроители сотрудничают также с партнерами из Латвии, Польши, Болгарии, США, Турции, Ирана, Вьетнама. В Индию заводчане ежегодно поставляют оборудования на сумму свыше 500 тыс.долл. для предприятий автомобилестроения. Сейчас «Вистан» прорабатывает вопросы расширения географии экспорта за счет ряда стран СНГ и Южной Америки.

Наибольшим спросом у заказчиков пользуются бесцентровошлифовальные и зубообрабатывающие станки. По многим видам оборудования «Вистан» является единственным производителем на постсоветском пространстве.

В 2008г. РУП «Вистан» выполняет заказы ведущих отечественных предприятий машиностроения – МАЗа, «Гомсельмаша», МТЗ – более Br8 млрд. Наиболее крупный контракт (на Br3,7 млрд.) предприятие заключило с Минским тракторным заводом, для которого до конца года будет произведено 14 зубообрабатывающих станков.

За пять месяцев 2008г. темп роста объема производства на предприятии в сопоставимых ценах составил 128% к аналогичному периоду 2007г., на экспорт поставлено половина выпущенных станков. Производственная программа «Вистана» на 2008г. полностью сформирована, сейчас станкостроители формируют портфель заказов на будущий год.

РУП «Вистан» является одним из старейших машиностроительных предприятий Беларуси и крупнейшим в СНГ производителем станочной продукции. Производит более 50 базовых моделей полуавтоматов. На долю новой продукции приходится 40% объема производства. Система менеджмента качества производства станочной продукции сертифицирована в соответствии со стандартом ИСО 9001-2001. БЕЛТА, 9.6.2008г.

– Совместное белорусско-литовское предприятие «Святовит» (п. Коханово, Толочинский район) разработало и освоило производство машин для горизонтального бурения. Аналогов этой продукции на территории СНГ нет, сообщил сегодня на заседании коллегии КГК Витебской области председатель Комитета госконтроля Беларуси Зе-нон Ломать.

Машина предназначена для прокладки труб, кабелей на глубину 18 м. и расстояние до 400 м. в 4 плоскостях без рытья канав. Подобная техника востребована коммунальными службами, строителями, связистами, однако зарубежная техника довольно дорогостоящая. Белорусская машина примерно на 150 тыс. долл. будет дешевле. «Это пример эффективного выполнения программы импортозамещения», — подчеркнул Зенон Ломать.

Сборка машин производится из отечественных комплектующих, которые на предприятие поставляют 10 заводов Беларуси. За рубежом закупаются лишь отдельные детали. Предприятие «Святовит» основано в 1997 г. Производит несколько моделей экскаваторов — на автомобильных шасси и на гусеничном ходу. БЕЛТА, 10.4.2008 г.

— РУП «Могилевлифтмаш» освоило выпуск новой модели грузового лифта грузоподъемностью 6300 кг. со скоростью движения кабины 0,25 м/с, сообщил гендиректор предприятия Петр Рудник.

По его словам, до этого предприятие выпускало лифты грузоподъемностью до 5000 кг. Новинка предназначена для перевозки крупногабаритных грузов и может быть установлена как на общественных зданиях, так и на промышленных предприятиях, складах, магазинах, ресторанах и т.д. Грузовой лифт оснащен современной микропроцессорной станцией управления, а также кабиной повышенной прочности.

Новинка успешно прошла испытания и сейчас идет процесс ее сертификации в Российской Федерации, после чего планируется начать серийный выпуск данной продукции. «Потребность в этой модели грузового лифта на внешнем рынке достаточно высокая, и мы заинтересованы как можно быстрее начать его производство», — подчеркнул гендиректор.

Могилевский завод лифтового машиностроения основан в 1967 г. (преобразован в РУП в 2000-м). РУП «Могилевлифтмаш» является ведущим производителем лифтового оборудования в странах СНГ. Здесь выпускается широкая гамма пассажирских (от 400 до 1000 кг.), грузовых (от 100 кг. до 5000 кг.), грузопассажирских, больничных и нестандартных лифтов. Кроме того, предприятие выпускает лифтовое оборудование и запасные части для ремонта, замены и модернизации старых лифтов, а также непрофильное оборудование и товары народного потребления.

На заводе сертифицирована система менеджмента качества проектирования, производства и обслуживания пассажирских и грузовых лифтов на соответствие требованиям стандарта СТБ ИСО 9001-2001 в национальной системе сертификации и на соответствие DIN EN ISO 9001-2000 в немецкой системе аккредитации TGA. Предприятие также имеет сертификат соответствия требованиям европейской Директивы по лифтам, дающий право маркировать ряд моделей знаком CE. Все базовые модели лифтов сертифицированы в национальных системах основных стран-потребителей: России, Украины и Казахстана. В настоящее время на предприятии работают более 4 тыс. чел. БЕЛТА, 10.3.2008 г.

— Беларусь и Азербайджан прорабатывают вопросы совместного производства подъемных кранов, лифтов, автотехники, навесного оборудования и агрегатов для тракторов, солнечных батарей

и другой техники. Об этом сообщили в посольстве Беларуси в Баку.

По мнению дипломатов, сотрудничество в сфере производственной кооперации и создания совместных предприятий является основным условием наращивания белорусского экспорта в Азербайджан.

За 11 месяцев 2007 г. объем взаимного товарооборота достиг 82 млн. долл. При этом белорусский экспорт составил 79,3 млн. долл. и увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2006 г. более чем в 2,5 раза. Положительное для нашей страны внешнеторговое сальдо составило 77 млн. долл.

Существенному увеличению экспорта способствовали проекты сотрудничества в области производственной кооперации, прежде всего по созданию сборочных производств белорусского машиностроения. Важным каналом сбыта продукции в Азербайджане в условиях восстановления его промышленного потенциала стало развернутое на базе Гянджинского автомобильного завода сборочное производство белорусских тракторов, что позволило шестикратно увеличить поставки данной техники в Азербайджан, подчеркнули в посольстве.

Дипломатическим представительством проводится работа и по наращиванию импорта из Азербайджана продукции, не производимой в Беларуси (ранние овощи, экзотические фрукты и соки, орехи, табачное сырье, хлопковое волокно). БЕЛТА, 18.1.2008 г.

— Завод «Визас» приступил к техническим испытаниям шлифовального полуавтомата с числовым программным управлением (ЧПУ) для зубчатых колес, сообщил главный конструктор предприятия Сергей Соколов.

Станок ВЗ-580Ф4 предназначен для финишной обработки зубчатых колес. Оборудование такого класса считается высокотехнологичным и не имеет аналогов на территории СНГ. Его создание было предусмотрено государственной программой «Станки и инструменты», пояснил главный конструктор. Базовая модель проектировалась и изготавливалась в течение двух лет совместно конструкторами завода и Институтом механики Национальной академии наук Беларуси.

Финишное оборудование для зубообрабатывающих колес предназначено, в первую очередь, для машиностроительных предприятий. Несмотря на то, что станок еще не запущен в серийное производство, им уже заинтересовались белорусские, российские и украинские производители техники и автомобилей. Первые испытания показали, что по качеству обработки, простоте управления станок ВЗ-580Ф4 не уступает зарубежным образцам, а его стоимость будет вдвое ниже, чем импортного оборудования.

По словам Сергея Соколова, выпуск шлифовального полуавтомата на основе базовой модели завод планирует начать в 2008 г.

Открытое акционерное общество «Завод «Визас» было создано в 2002 г. на базе Витебского завода заточных станков. Государству принадлежит 99% акций. На предприятии работают 740 чел. Завод производит шлифовально-заточное оборудование. За 10 месяцев текущего года темп роста объема производства в сопоставимых ценах составил 116,8% к такому же периоду пред. г. Рентабель-

ность достигла почти 12%. Экспорт превысил прошлогодний показатель на 77%. Основными покупателями станков «Визас» являются предприятия стран СНГ. БЕЛТА, 3.12.2007г.

— Белоруссия намерена модернизировать 600 предприятий из-за ослабления экономических связей с Россией, заявил Александр Лукашенко.

«В Белоруссии планируется модернизировать 600 предприятий и построить 124 новых производства, — сказал президент Белоруссии, выступая на съезде ученых в Минске. — В условиях ослабления экономических связей с Россией сегодня возникла необходимость развития дизельного моторостроения, кузнечно-прессового производства, выпуска подшипников».

Лукашенко обратил внимание на вопросы развития автомобилестроения в стране. «У нас есть белорусско-иранское предприятие, пока не видно его продукции. Получается, что большие многотонные автомобили мы делать можем, а легковушки для населения — нет», — сказал Лукашенко.

Он также считает необходимым использование прорывных направлений в микроэлектронике. «Мною поддержано предложение по налаживанию на «интеграле» субмикронного производства, и в этом плане у нас есть предложения российских специалистов», — сказал Лукашенко.

Президент отметил высокую роль парка высоких технологий в развитии новых информационных технологий. «Дело в парке высоких технологий разворачивается пока медленно. Ни администрация, ни Совет министров пока не смогли разработать стратегию развития парка», — сказал он. РИА «Новости», 2.11.2007г.

— Удельный вес новой продукции на предприятиях министерства промышленности Беларуси составляет 30%, сообщил сегодня на пресс-конференции начальник управления научно-технической политикой и инновационной деятельности минпрома Юрий Леднев.

По его словам, в 2006г. темп роста промышленной продукции с учетом индекса физического объема составил 110,5% к уровню 2005г., за 9 месяцев 2007г. — 112,6%. Экспорт товаров в янв.-авг. возрос на 37% до 3,8 млрд.долл. При этом достигнуто положительное торговое сальдо.

В настоящее время машиностроительная отрасль Беларуси обеспечивает независимость от импорта целого ряда необходимых для экономики страны техники, технологий и оборудования. Постоянно вместе с учеными осваиваются новые направления.

Согласно программе инновационного развития, в текущей пятилетке в отрасли планируется создать 8 новых предприятий. Некоторые проекты программы уже успешно реализованы. Так, открыто производство автоматических стиральных машин в ЗАО «Атлант», на БМЗ начался выпуск бесшовных горячекатаных труб, где уже изготовлено 900 т. продукции, на «Горизонте» организовано производство новой бытовой техники.

«На предстоящем съезде ученых, который пройдет 1-2 нояб. в Минске, будут обсуждены дальнейшие направления развития машиностроительной отрасли, разработаны конкретные меры по повышению эффективности научной деятельности в этой сфере», — добавил Юрий Леднев. БЕЛТА, 29.10.2007г.

Бельгия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— ООО «Перфоком» (Нижний Новгород, входит в группу предприятий «Термаль») совместно с бельгийскими специалистами приступило к установке нового электромеханического широкополосного пробивного пресса «Soenen» (Бельгия) общей стоимостью более 1,5 млн. евро.

Ожидается, что запуск станка в эксплуатацию, запланированный на август 2007г., позволит компании «Перфоком» увеличить свои производственные мощности. При этом, «Перфоком» станет единственным производителем перфорированного металла, обладающим подобным технологическим комплексом, на территории России и СНГ.

ООО «Перфоком» — ведущий производитель перфорированного металла в России, учреждено в 2000г. немецкой компанией Mevaco Metalloprodukte и российским производителем электротермического оборудования и изделий из перфолиста ЗАО «Концерн «Термаль». НТА Приволжье, 4.7.2007г.

Бразилия

Машиностроение

Как сообщает агентство Vfa1, оборот бразильского общего машиностроения в I пол. 2006г. сократился по сравнению с тем же периодом 2005г. на 2,6% — до 26,1 млрд. реал (9,4 млрд. евро). Приток заказов со стороны внутреннего рынка снизился на 0,6% — до 26,5 млрд. реал.

Особенно резкое снижение оборота в первые 6 месяцев т.г. наблюдалось по деревообрабатывающим станкам (-49%), печатным машинам (-35%) и оборудованию для производства пластмасс (-27%). По мнению отраслевого союза Abimaq, плохие показатели за янв.-июнь 2006г. являются прямым следствием отсутствия в стране инвестиционных льгот. Во II пол. ситуация вряд ли изменится к лучшему.

В 2007г. кардинальных изменений также не предвидится. По оценке отрасли, ее оборот останется на уровне 2006г. Повышение курса реала может снизить конкурентоспособность бразильского оборудования как на внутреннем, так и на внешнем рынках. По словам президента Abimaq, дешевле импортировать оборудование, чем изготавливать его в Бразилии.

Бразильский экспорт машин и оборудования в первые 6 месяцев 2006г. возрос на 9,7% по сравнению с I пол. 2005г. — до 4,5 млрд.долл., что в первую очередь обусловлено активизацией усилий фирм по сохранению завоеванных рынков. Они увеличили число деловых поездок, расширили участие в выставках и ярмарках и повысили эффективность обслуживания клиентов.

От ревальвации реала выиграл импорт, увеличившийся в I пол. на 15,4% — до 4,7 млрд.долл. Доля зарубежных поставок в общих продажах машин на внутреннем рынке составила 38%.

Отмечают быстрое расширение ввоза машин и оборудования из Азии. Так, поставки из КНР в янв.-июне 2006г. возросли на 116%, из Гонконга — на 60%, а из Республики Корея — на 46%. В то же время импорт из ФРГ, например, увеличился только на 7,8% (до 1,1 млрд.долл.).

Abimaq опасается, что продукция из азиатских стран может постепенно вытеснить оборудование бразильского производства и что отрасль может не использовать благоприятные валютные курсы для налаживания производства высокотехнологичного оборудования. Представители союза отмечают, что низкое в большинстве случаев качество оборудования, поступающего из Азии, не содействует росту конкурентоспособности бразильской промышленности. По их мнению, при курсе реала к доллару ниже 2,6 Бразилии угрожает деиндустриализация и экономический застой.

В 2005г. ситуация представлялась намного более позитивной, ибо бразильское общее машиностроение закончило год с приростом оборота в 18,3% (до 55,9 млрд. реал.). Импорт машин и оборудования увеличился на 24,2% (до 8,5 млрд.долл.), а экспорт — на 25,2% (до 8,6 млрд.долл.). Правда, из-за начавшегося в указанном году в Бразилии понижения общехозяйственной конъюнктуры инвестиционная деятельность во многих отраслях — покупателях машин и оборудования пошла на спад.

Бразильское общее машиностроение в I пол. 2005 и 06гг.

	I	II	III
Оборот (млн. реал.)	26815,9	26108,2	-2,6
Внутренний спрос (млн. реал.)	26619,3	26468,3	-0,6
Средние сроки поставки (недель)	17,2	17,1	-0,4
Экспорт (млн.долл., фоб)	4107	4503,8	9,7
Импорт (млн.долл., фоб)	4035	4656,7	15,4
Средняя загрузка производств. мощностей (%)	81,2	80,4	-1
Число занятых ¹⁾	212809	210106	-1,3

¹⁾ На конец июня соответствующего года.

Примечание. I — I пол. 2005г., II — I пол. 2006г., III — изменение в %.

Источник — Abimaq.

Хорошие шансы для сбыта прогнозируются в отношении оборудования, используемого в металлургии, строительной и горной промышленности, в производстве этанола, целлюлозно-бумажной и нефтеперерабатывающей отрасли. Неплохие перспективы и у продуцентов оборудования для смежных с автомобилестроением производств, а также оборудования, применяемого при изготовлении пластмасс, в медицинской сфере и косметической промышленности. Спрос на машины и оборудование со стороны сотрясаемого кризисами агробизнеса будет относительно вялым.

Характеризуя возможности германских фирм на рассматриваемом рынке, Vfai указывает на то, что их основными конкурентами являются не бразильские компании, а другие иностранные поставщики. Местные продуценты часто пополняют свой ассортимент за счет оборудования, импортируемого из ФРГ. Финансирование редко включается германскими фирмами в пакет предложений, что усиливает позиции конкурирующих с ними японских поставщиков. Отмечается также, что высокотехнологичная германская продукция представляет большой интерес для крупных бразильских компаний, чем для мелких и средних.

Решающее значение при покупке машин и оборудования бразильские потребители придают техническому обслуживанию. Без дочерней фирмы или местного партнера, которые его обеспечивают, продажи машин в Бразилии вряд ли возможны.

При импорте из стран, не входящих в Mercosur, таможенная пошлина на большинство видов ма-

шин и оборудования в Бразилии составляет 14% стоимости товара сиф.

Импорт продукции общего машиностроения в Бразилию, млн.долл.

	2004г.	2005г.	Всего	Из ФРГ
Строительные и горные машины	311	454	765	19
Текстильное оборудование	223	212	435	38
Печатная и бумагоделательная техника	282	363	645	101
Машины для пищевого и упаковочного оборудования	91	126	217	53
Деревообрабатывающие станки	561	744	1305	213
Металлообрабатывающие станки	410	614	1024	188
Металлургическое и литейное оборудование, оборудование и аппараты для пайки и сварки	138	186	324	36
Насосы и компрессоры	912	1079	1991	235
Подъемно-транспортное оборудование	106	126	232	17

БИКИ, 9.11.2006г.

Сельхозтехника-2007

Развитию аграрного сектора Бразилии в немалой степени способствует наличие в стране собственного современного с/х машиностроения. Бразилия сегодня практически полностью обеспечивает себя тракторами и другой с/х техникой, значительная часть продукции отрасли экспортируется.

До конца 20 века лидером с/х машиностроения оставался штат Сан-Пауло, строительство новых заводов изменило картину распределения производства по стране. Производственные мощности отрасли сконцентрированы в трех субъектах Федерации: 52,4% машин выпускается в штате Рио Гранде ду Сул, 21,7% в штате Сан-Пауло, 14,5% в штате Парана.

В конце 90гг. ведущие бразильские специалисты прогнозировали объем производства отрасли 100 тыс.ед. техники к 2005-07гг., 80% из которых могло быть реализовано на внутреннем рынке для обеспечения планируемого сбора урожая в 100 млн.т. зерновых культур. Однако этот прогноз в силу ряда причин оказался несостоятельным. В 2000г. было произведено 35.5 тыс.ед. техники, производство стабильно росло в последующие годы и достигло 67.4 тыс.ед. в 2004г. После резкого спада в 2005г., вызванного, прежде всего, кризисными явлениями в аграрном секторе страны, с середины 2006г. благоприятная международная конъюнктура обусловила дальнейший рост объемов производства и экспорта бразильских машин и техники.

В 2007г. произошло значительное увеличение производства, продаж на внутреннем рынке и экспорта бразильской с/х техники.

Производство с/х техники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	52 871	46 069	65003
Тракторы колесные	40 871	35 589	50719
Тракторы гусеничные	2 681	2 781	3347
Культиваторы моторизированные	2 183	1 940	1722
Комбайны	4 229	2 315	5148
Землеройные машины	2 907	3 444	4067

Источник — Бюллетень Anfavea янв. 2008г

В 2007г. общий рост производства с/х машин составил 41%, а комбайнов 122%. С 2007г. наблюдаются положительные тенденции в динамике внутреннего спроса на с/х технику. Выгодные изменения конъюнктуры мировых цен на некоторые виды с/х продукции, благоприятные погодные условия вызвали рост производства большинства

традиционных культур, прежде всего сахарного тростника, кукурузу, цитрусовых и сои.

Для последней культуры, в последние два года приносившей убытки сельским товаропроизводителям, было найдено новое применение, она стала еще одним сырьем для производства нового вида топлива – «биодизель», которое все шире применяется на транспорте Бразилии. Кроме того, увеличение объемов экспорта всего комплекса сои и продуктов переработки составил почти 20% роста экспорта всей агропродукции.

Продажа сельхозтехники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	23 222	25 672	37688
Тракторы колесные	17 729	20 435	30691
Тракторы гусеничные	408	300	427
Культиваторы моторизированные	2 141	1 857	1548
Комбайны	1 534	1 030	2347
Землеройные машины	1 410	2 050	2675

Продолжение повышения объемов продаж на внутреннем рынке на 46,8% свидетельствует об окончании кризиса в отрасли. В 2007г. были практически достигнуты объемы продаж 2004г. (37,8 тыс.ед.).

Экспорт бразильской сельхозтехники увеличился в 2007г. на 21,4% (по количеству ед. продукции) и составил 27,2 тыс.ед. сельхозтехники.

Экспорт с/х техники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	30 706	22 429	27248
Тракторы колесные	23 968	16 524	20068
Тракторы гусеничные	2 202	2 593	2929
Культиваторы моторизированные	34	46	129
Комбайны	3 029	1 867	2783
Землеройные машины	1 473	1 399	1339

Доход от экспорта составил 13,2 млрд.долл., что на 8,7% выше чем в 2006г.(12,1 млрд.долл.). Основные импортеры бразильской сельхозтехники – страны Латинской Америки, на них приходится 55% поставок. Согласно прогнозам Anfavea (Ассоциация производителей автотракторной техники), на 2008г. объем экспорта будет постепенно увеличиваться.

Основные компании – производители с/х техники: «Аграле»; «Казе СиЭнЭйч»; «Джон Дир»; «Массей Фергюсон»; «Нью-Холланд»; «Валтра».

Увеличение объемов производства сельхозмашин повлекло за собой значительный рост количества рабочих мест в автомобильной промышленности. Всего в отрасли на 2007г. было занято 120 245 чел.(увеличение на 13,1% по сравнению с 2006г.), в т.ч. в производстве автомашин – 104 230 чел.(11,8%), в с/х машиностроении – 16 015 чел.(21,9%).

Сельхозтехника-2005

Бразилия практически полностью обеспечивает себя тракторами и другой с/х техникой. производство колесных тракторов составило в 2005г. 80% от общего количества сельхозтехники, произведенной в стране.

Производство сельхозтехники в Бразилии, в ед.

	2005г.	2004г.
Всего	52871	66870
Тракторы колесные	40871	51923
Тракторы гусеничные	2681	2229
Культиваторы моторизированные	2183	-
Комбайны	4229	10443
Землеройные машины	2907	2275

Продажа сельхозтехники в Бразилии в, ед.

	2005г.	2004г.
Всего	23222	37781
Национальная	23035	37609
Импортная	187	172
Тракторы колесные	17729	28803
-национальные	17543	28636
-импортные	186	167
Тракторы гусеничные	408	526
-национальные	408	526
-импортные	-	-
Культиваторы моторизированные	2141	1685
-национальные	2141	1685
-импортные	-	-
Комбайны	1534	5603
-национальные	1533	5598
-импортные	1	5

Экспорт сельскохозяйственной техники в Бразилии, в ед.

	2005г.	2004г.
Всего	30706	31022
Тракторы колесные	23968	23553
Тракторы гусеничные	2202	1718
Культиваторы моторизированные	34	23
Комбайны	3029	4533
Землеройные машины	1473	1195

Источник – Бюллетень «Анфавеа» № 236, янв. 2006г

В 2005г. наблюдалось снижение продаж сельхозтехники на внутреннем рынке по сравнению с 2004г. Экспорт бразильской сельхозтехники уменьшился в 2005г. на 1% (по количеству) и составил 30706 ед. При спаде производства стоимость продукции возросла. Доход от экспорта возрос на 17,4% и составил 2,027 млрд.долл. Основные импортеры бразильской сельхозтехники – страны Латинской Америки.

Согласно прогнозам «Анфавеа», на 2006г. прогнозируется дальнейшее уменьшение экспорта сельхозтехники – на 4%. По оценкам представителей «Анфавеа», Бразилия теряет конкурентоспособность данной продукции на внешних рынках вследствие увеличения себестоимости продукции и увеличения курса реала по отношению к долл.

Основные компании-производители сельхозтехники: «Аграле», «Казе СиЭнЭйч», «Джон Дир», «Массей Фергюсон», «Ньюолланд», «Валтра». Всего в отрасли на 2005г. было занято 107927 чел., в производстве автомашин – 94 696 чел., в с/х машиностроении – 13 231 чел.

Стройоборудование

В 2005г. в Бразилии изготовлено 17,8 тыс. ед. Строительного оборудования; экспортные поставки равнялись 11,2 тыс. ед., а внутренние продажи – 6,4 тыс. (рост на 19,3% по сравнению с пред.г.).

Импорт строительной техники в Бразилию в 2005г. равнялся 1350 ед. Основное место в бразильском импорте занимали экскаваторы (2,2 тыс. ед.), колесные погрузчики (371 ед.), компактные катки (165 ед.) и скреперы (135 ед.).

В 2005-06гг. на бразильском рынке строительной техники наблюдается значительное оживление. В янв.-апр. 2006г. внутренние продажи этого оборудования в стране на 11,1% превысили уровень того же периода пред.г., а импорт увеличился примерно на треть, причем продажи иностранных универсальных погрузчиков (40% всего импорта) увеличились на 156%. Закупки в Бразилии импортных экскаваторов в янв.-апр. 2006г. снизились на 18,6%

по сравнению с тем же периодом пред.г., а спрос на бразильские экскаваторы увеличился на 18,1%.

Лидирующие позиции в строительной отрасли Бразилии занимают компании Andrade Guitierrez, Camargo Correa и Oderbrecht. Согласно оценке, в 2006г. затраты на приобретение новой строительной техники у компаний Camargo Correa и Oderbrecht составят по 30 млн.долл., а у Andrade Guitierrez — 20 млн.

Рост закупок строительной техники в Бразилии сопровождается расширением масштабов аренды этого оборудования. В 2005г. компания Oderbrecht затратила 60 млн.долл. на закупку новой техники у бразильских и подержанной — у иностранных поставщиков. Сейчас в парке компании доля арендуемого оборудования составляет 35-40%, а в перспективе данный показатель предполагается увеличить до 60-65%.

По мнению Ассоциации арендных компаний в сфере гражданского строительства (Association of Equipment Rental Companies for the Civil Construction Sector), ежегодный объем аренды строительного оборудования в Бразилии сейчас составляет примерно 900 млн.долл., причем в 2006г. данный показатель вырастет на 10%. В Бразилии быстро растет число строительных компаний (особенно крупных), арендующих строительную технику. Аренда снижает затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание оборудования, повышается качество услуг и продлевается срок службы оборудования, так как крупные арендные фирмы (особенно на рынке тяжелой строительной техники) предоставляют высококвалифицированных операторов и специалистов по техническому обслуживанию, что способствует повышению надежности оборудования и росту производительности.

В Бразилии насчитывается примерно 5 тыс. арендных компаний, располагающих 30 тыс. ед. легкой и 10 тыс. тяжелой строительной техники. Наибольшим спросом у арендных компаний пользуются подъемные платформы, небольшие катки, ручное оборудование, отбойные молотки и дрели, а также колесные, универсальные погрузчики и погрузчики с ковшом типа «обратная лопата». В Бразилии также действуют компании, сдающие в аренду крупным строительным фирмам и горнодобывающим предприятиям подъемные краны, грейдеры, грузовики, тяжелые экскаваторы и бульдозеры. Необходимо отметить, что высокая стоимость указанного оборудования в определенной степени сдерживает его аренду.

В состав Ассоциации арендных компаний в сфере гражданского строительства входит 170 компаний, на долю которых приходится примерно 20% бразильского рынка аренды строительного оборудования. Важным фактором их успешной деятельности сейчас является быстрый рост высотного жилищного и офисного строительства как в Бразилии, так и в других странах Латинской Америки (прежде всего Чили и Аргентине).

Компания Locabens является членом ассоциации; в парке ее оборудования насчитывается 85 башенных кранов, причем 15 кранов компания приобрела в 2006г., а до конца 2007г. намеревается закупить еще 20 кранов. В 2006г. прибыль Locabens от сдачи в аренду строительного оборудования, по оценке, на 10% превысит уровень пред.г. (54 млн.долл.), а в 2007г. прирост составит 5-10%.

На бразильском рынке аренды тяжелой строительной техники основное место занимает продукция крупных иностранных компаний, в частности Caterpillar и Volvo. Однако сейчас на этом рынке наблюдается активизация деятельности бразильских фирм. Так, компании Ecuissul и Engerag сдают в аренду землеройным и горнодобывающим предприятиям погрузчики с ковшом типа «обратная лопата», грейдеры, бульдозеры и тяжелые экскаваторы.

Парк компании Engerag включает 120 ед. строительной техники, причем ежегодные затраты на пополнение парка в середине текущего десятилетия составляли примерно 3 млн.долл. Основное место занимает среднегабаритное оборудование; 90% парка составляет оборудование Caterpillar, в т.ч. бульдозеры D6R, экскаваторы 320C и 320D, грейдеры 140H, катки CS-533E и колесные погрузчики 962H.

В 2005г. компания приобретала преимущественно среднегабаритное землеройное оборудование (массой менее 20 т.), однако в 2007г. предполагается расширять закупки более тяжелой техники. Данное обстоятельство обусловлено быстрым ростом горнодобывающей промышленности во всех странах Латинской Америки и необходимостью дальнейшего расширения дорожной сети в регионе, что требует применения более тяжелого оборудования.

По мнению президента компании Volvo Latin America, основным стимулом высокой активности на бразильском рынке строительного оборудования наряду с расширением масштабов арендных операций является также рост мирового спроса на черные металлы, медь и нефть. Стимулирующее влияние на бразильский рынок строительного оборудования оказывает активное развитие инфраструктуры в странах Латинской Америки, в частности посредством заключения контрактов Public-Private Partnership (PPP) с участием государственного и частного капитала. Такие контракты являются составной частью региональной программы Integration of Regional Infrastructure in South America (Irisa).

В дек. 2004г. в Бразилии приняты новые законы о контрактах на условиях PPP. По мнению экспертов, заключение таких контрактов позволит повысить эффективность действий властей в развитии национальной инфраструктуры. Сейчас в стране реализуется ряд пробных проектов, срок действия которых составляет от 5 до 30 лет.

Главная цель контрактов PPP заключается в улучшении экспортной инфраструктуры Бразилии как составной части программы Irisa. Реализация Irisa оказывает стимулирующее воздействие на развитие транспортной инфраструктуры в регионе, прежде всего автомобильной и железнодорожной сети, портового хозяйства. В результате в Бразилии и других латиноамериканских странах наблюдается быстрый рост продаж дорожно-строительного оборудования. Полагают, что в ближайшей перспективе можно ожидать сохранения этой тенденции. БИКИ, 17.10.2006г.

Станки

Бразилия из главной страны-импортера станков Би RGJ из РФ и других республик бывшего СССР в последние годы уверенно превращается в крупного их поставщика в Россию. В 70гг. экспорт станков и прессов по линии бывшего В/О «Стан-

коимпорт», монополюбно представлявшего станкостроительные заводы СССР, возрос с 200 тыс.долл. до 3 млн.долл. в год. Этому способствовал курс на индустриализацию правительства Бразилии, предоставивший режим беспошлинного ввоза станков, не имеющих отечественных аналогов, под контролем специально созданного Совета по промышленному развитию (GDI). В результате поставки оборудования производства Воронежского, Егорьевского, Коломенского, Краснодарского, Рязанского, Саратовского и многих других отечественных станкозаводов в Бразилию к середине 70гг. достигли 350 ед. в год. Удачно были подобраны агентские фирмы Companhia Mecanica Brasileira и Intercom, создавшие разветвленную товаропроводящую сеть по всей территории этой крупнейшей латиноамериканской страны от г. Порту-Алегри (шт. Риу-Гранди-ду-Сул) на юге до г. Манаус (шт. Амазония) на севере. Основным рынком сбыта был шт. Сан-Паулу, производящий свыше 70% промышленной продукции Бразилии.

В число главных заказчиков вошли такие крупные компании, как Termomecanica Sao Paulo SA, закупившая свыше 30 станков из СССР и России, включая тяжелый продольно-фрезерный станок модели 6625, тяжелый карусельный станок модели 1563 с планшайбой диаметра 6300 мм, лоботокарный станок модели 1A693 для обработки деталей до диаметра 3200 мм и долбежный станок модели 7410 с ходом до 1200 мм; Good Years Works — карусельный станок модели 1L532 с планшайбой диаметра 3200 мм для производства деталей прессформ для автомобильных шин; Houziska & Cia — вертикальный фрезерный станок с крестовым столом модели 6A56 со столом 800 x 2000 мм; Bernardini SA Industria e Comercio — зубофрезерный полуавтомат модели 5A342; Sifca do Brasil SA — ряд горячештамповочных прессов для производства деталей автомобильных двигателей; Villaca & Co — свыше 10 брикетировочных прессов; Vibro-Dynapack — первый покупатель советских станков, включая радиально-сверлильный модели 2M55 на максимальный диаметр сверления 55 мм; Duratex SA — карусельный станок модели 1516; Mecanica Frezadora Paulista — зубофрезерный станок модели 5A250 для нарезания конических шестерен максимального диаметра 800 мм с модулем до 8 мм; Linde Brasil Industria e Comercio — радиально-сверлильные станки различных моделей. Как видно из названий, многие из них являются бразильскими филиалами транснациональных корпораций.

Сформировалась диаметрально противоположная ситуация, при которой поставки российских станков в Бразилию носят случайный характер при лавинообразном росте экспорта бразильских станков в Россию. Это связано, с одной стороны, с развалом российского станкостроения, ставшего неспособным предлагать конкурентоспособное оборудование, а с другой — многократным ростом потенциала бразильских станкостроительных фирм, наладивших выпуск станков высокого технического уровня при сравнительно низких ценах. Удельная цена бразильских станков на рынке России является самой низкой среди аналогов, составив в 2006г. всего 2,50 долл./кг против 3,10 долл. у КНР, 3,82 долл. у Тайваня, 5,94 долл. у Республики Корея и 8,10 долл. у Индии. Причем речь идет о токарных станках с ЧПУ и обрабатывающих центрах.

Динамика российского импорта станков
из Бразилии, в долл.

2004г.	25333
2005г.	23532
2006г.	117250
2007г. (I пол.)	103363

Можно ожидать удвоения российского импорта станков из Бразилии по итогам 2007г. по сравнению с 2006г. и 5-кратного увеличения по сравнению с 2005г.

Структура импорта Россией бразильских станков в 2006г.-начале 2007г., данные ФТС РФ (основные характеристики/изготовитель/масса нетто, кг./статистическая стоимость, в долл.).

Многоцелевой горизонтальный токарный станок с ЧПУ модели G240-1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 58 мм; диаметр обработки — до 240 мм на длине до 400 мм; частота вращения шпинделя — до 6000 об./мин; скорости быстрых перемещений — 18 м./мин (X) и 24 м./мин (Z); точность позиционирования/повторяемость $\pm 3,0/1,5$ мкм; мощность — 11 квт./Industrias Romi SA/ 3200/ 8032

Многоцелевой горизонтальный токарный станок с ЧПУ M240-3 шт./Диаметр обработки — до 215 мм; суммарная мощность — 15 квт./Industrias Romi SA/ 8550/ 21461

Многоцелевой горизонтальный токарный станок с ЧПУ модели M240-1шт./Диаметр обработки — до 215 мм; мощность — 7,5 квт./Industrias Romi SA/ 3103/ 7851

Горизонтальный токарный станок модели 1440, 6/у, 1980г. в. — 1 шт./Диаметр обработки до 60 мм; частота вращения шпинделя — до 3000 об./мин; мощность — 12 квт./Nardini/ 1795/ 5500

Горизонтально-поворотный центр модели E280B — 1 шт./Макс. диаметр прутка — 51 или 64 мм; диаметр обработки — до 280 мм на длине до 400 мм; частота вращения шпинделя — 60-6000 об./мин; мощность — 11 или 18 квт.; точность позиционирования/повторяемость $\pm 3,0/1,5$ мкм/Industrias Romi SA/ 3772/ 9581

Горизонтальный токарный центр модели G30 с транспортером стружки — 1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 51 или 64 мм; диаметр обработки — до 320 мм на длине до 1020 мм; частота вращения шпинделя — до 3000 об./мин; скорости быстрых перемещений — 18 м./мин (X) и 24 м./мин (Z); точность позиционирования/повторяемость $\pm 4/2$ мкм; мощность — 22 квт./II Industrias Romi SA/ III 6585/ IV 17121

Горизонтальный токарный центр модели M580 с транспортером стружки — 1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 80 мм; диаметр обработки — до 306 мм на длине 1000/2000/3000 мм; частота вращения шпинделя — до 2500 об./мин; точность позиционирования/повторяемость $\pm 3,0/1,5$ мкм; мощность — 15 квт./Industrias Romi SA/ 6990/ 18174

Токарный многоцелевой станок с ЧПУ модели E280B — 1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 51 или 64 мм; диаметр обработки — до 280 мм на длине до 400 мм; диапазон частот вращения шпинделя — 6-6000 об./мин; мощность — 11 квт./Industrias Romi SA/ 2360/ 6136

Горизонтальный токарный многоцелевой автомат для комплексной обработки: точение, сверление, нарезание резьбы E320B — 1 шт./Диаметр обработки — до 700 мм на длине до 320 мм; частота вращения шпинделя — до 4500 об./мин; скорости быстрых перемещений — 24 м./мин (X) и 30 м./мин (Z); мощность — 18,5/26 квт./Industrias Romi SA/ 8800/ 18480

Горизонтальный токарно-винто-резный станок с ЧПУ для обработки валов и фланцев T250-1шт./Мощность — 11 квт./Industrias Romi SA/ 1890/ 4914

Токарный многоцелевой станок M680-1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 104 или 160 мм; диаметр обработки — до 430 мм на длине до 1000/2000/3000 мм; частота вращения шпинделя — 1800/1000 мм; мощность — 22 квт./Industrias Romi SA/ 7814/ 20316

Горизонтальный токарный многоцелевой автомат для комплексной обработки: точение, сверление, нарезание резьбы G50-1 шт./Диаметр отверстия в шпинделе — 104 или 137 мм; диаметр обработки — до 550 мм на длине 700/1300 мм; частота вращения шпинделя — до 2000 об./мин; точность позиционирования/повторяемость $\pm 4,0/2$ мкм; мощность — 37 квт./Industrias Romi SA/ 7700/ 16180

Горизонтальный токарный многоцелевой автомат для комплексной обработки: точение, сверление, нарезание резьбы E320B — 1 шт./Диаметр

метр обработки – до 700 мм на длине до 320 мм; частота вращения шпинделя – до 4500 об./мин; скорости быстрых перемещений – 24 м./мин (X) и 30 м./мин (Z); точность позиционирования/повторяемость – $\pm 3,0/1,5$ мкм; мощность – 18,5/26 квт./ Industrias Romi SA/ 9641/ 23139

Станок токарный многоцелевой одношпиндельный горизонтальный с ЧПУ E320A – 1 шт./ Диаметр отверстия в шпинделе – 64 или 76 мм; диаметр обработки – до 320 мм на длине до 600 или 1000 мм; точность позиционирования/повторяемость – $\pm 3,0/1,5$ мкм; диапазон частот вращения шпинделя – 3-3000 об./мин; мощность – 18,5/26 квт./ Industrias Romi SA/ 9806/ 23535

Горизонтальный токарный многоцелевой автомат для комплексной обработки: точение, сверление, нарезание резьбы G50 с ЧПУ GE Fanuc 2li-T – 1 шт./ Диаметр отверстия в шпинделе – 104 или 137 мм; диаметр обработки – до 550 мм на длине 700/1300 мм; частота вращения шпинделя – до 2000 об./мин; точность позиционирования/повторяемость – $\pm 4,0/2$ мкм; мощность – 37 квт./ Industrias Romi SA/ 7857/ 20193

Практически единственным поставщиком является крупнейшая бразильская станкостроительная компания Industrias Romi SA, имеющая 9 заводов в Бразилии и 70 торговых представительств и сервисных центров по всему миру. Фирма произвела более 150 тыс. станков.

Основу производственной программы фирмы составляют токарные станки.

Станки серии E предназначены для комплексной обработки при модульной конструкции, обеспечивающей гибкость в подборе оптимальной конфигурации оборудования из широкого набора узлов и агрегатов. На базе одной станины возможны различные варианты комплектации: с одной или двумя шпиндельными бабками – со шпинделем и контршпинделем, с программируемой задней бабкой, с одной или двумя револьверными головками со стандартным и приводным инструментом, с функциями обработки по осям C и Y. Обработка деталей с выполнением операций точения, сверления, фрезерования и нарезания резьбы может выполняться комплексно с одной установки детали. Станки предназначены для среднесерийного производства.

Станки серии G оснащаются револьверными головками с обычным токарным и приводным инструментом при наличии программируемой задней бабки. Для повышения производительности, а также для использования в составе ГПС станки оснащаются дополнительными устройствами при расширении функциональных возможностей.

Станки серии M предназначены для обработки крупных деталей. Они могут оснащаться суппортом с резцедержкой, револьверными головками с резцами и программируемой задней бабкой.

В последние годы программа фирмы была расширена за счет обрабатывающих центров. Так, на Международной станкостроительной выставке IMTS-2006 в г. Чикаго (США) Romi представила вертикальные обрабатывающие центры серии D, предназначенные для серийного многономенклатурного производства деталей мелкими партиями, а также для крупносерийного производства. Станок, занимающий площадь 3,35x2,75 м (модель D1250), имеет объем рабочей зоны 1270x610x640 мм (XYZ), размеры рабочей поверхности стола 1320x560 мм, скорости быстрых перемещений 30 м./мин по X, Y, Z, диапазон программируемых подач 762-14986 мм/мин, точность позиционирования – 5 мкм и повторяемость $\pm 2,5$ мкм; оснащен устройством автоматической смены инструмента на 22 места с временем индекса-

ции 5,5 с (может поставляться с 2-руким УАСИ и горизонтальным дисковым магазином на 30 инструментов с временем индексации 1,8 с), мощность двигателя главного привода составляет 30 квт. Станок оснащен системой ЧПУ GE Fanuc 2li с фирменным программным пакетом Machine Guidance i software, позволяющим работать на станке операторам с различными уровнями подготовки за счет простого перехода от ручного программирования к программированию в коде G. С. И. Гонялин, к. э. п., ООО «ВТО Станкоимпорт». БИКИ, 20.10.2007г.

Бразильский рынок металлорежущих станков и КПО. Производство металлообрабатывающего оборудования (МОО) в Бразилии представлено национальными продуцентами и действующими в стране дочерними предприятиями транснациональных корпораций. Доля импорта в видимом потреблении превышает 40%.

По данным минторга США, в 2004г. выпуск МОО в Бразилии увеличился по сравнению с пред.г. на 52,3% и покрывал 56% внутреннего спроса. Экспорт возрос на 38%; его доля в производстве составила 25%.

В I пол. 2005г. отгрузки МОО бразильскими продуцентами возросли по сравнению с тем же периодом пред.г. только на 2,8%, а во II пол., по предварительным данным, они сократились ввиду сохранения высоких % ставок по кредитам (19,75% годовых) и относительно высокого курса бразильской валюты по отношению к доллару.

Срок исполнения заказов на поставку МОО в янв.-июне 2005г. уменьшился на 7,7%; это было обусловлено увеличением числа занятых (в июне 2005г. оно было на 3,7% больше, чем в том же месяце 2004г.). Производственные мощности на июнь 2005г. использовались на 80,04%.

В Бразильской ассоциации продуцентов машин (Abimag) станкостроительные фирмы страны представлены подразделением CSMF (Machine Tool and Integrated Manufacturing System Chamber), которое выражает интересы 111 компаний отрасли. Крупным и рентабельным национальным продуцентом МОО считается Industrias Romi; помимо станков, эта компания изготавливает инъекционные машины для производства пластмасс и металлические отливки. Ежегодно фирма производит 1200 токарных станков и металлообрабатывающих центров с ЧПУ. В мае 2005г. она объявила о намерении инвестировать в указанном году 40 млн. реал. (16 млн.долл.) в производство литья и промышленного оборудования. Romi функционирует уже 75 лет, поставляя 25% изготавливаемой продукции на экспорт.

Многие ведущие мировые продуценты МОО имеют в Бразилии дочерние предприятия, которые занимаются производством, импортом или экспортом указанной продукции; среди них – ThyssenKrupp, Heller, Index и В. Grob.

Импорт МОО в Бразилию в 2004г. увеличился по сравнению с пред.г. на 20,6% – до 410 млн.долл. Основными поставщиками данного оборудования были ФРГ (ее доля в закупках равнялась 29%), Япония (17%), Италия (13%) и США (9,3%). Продукцию представляли фирмы, как Cincinnati Inc., Gleason, Landis Gardner, Haas, Flow International.

Данные минторга США о бразильском рынке МОО базируются на сведениях от Brazilian Geography and Statistics и International Trade Secretariat, в млн.долл.

	2003г.	2004г.	2005г. ¹
Производство.....	466,7	710,7	711,0
Экспорт.....	129,4	178,9	179,0
Импорт.....	339,3	409,8	410,0
Видимое потребление.....	676,6	941,6	942,0

¹ Оценка.

Основными покупателями МОО в Бразилии являются компании, изготавливающие автомобили и автомобильные комплектующие, с/х оборудование, пресс-формы для пластмасс, бытовые электроприборы и суда, предприятия, оказывающие ремонтные услуги.

Импорт МОО в Бразилию никак не ограничивается. С импортеров большинства видов этого оборудования взимается 14% таможенная пошлина, ряд других налогов и сборов, в результате которых окончательная цена ввезенного оборудования увеличивается на 60%.

Распространенной в стране формой финансирования импорта оборудования является лизинг, осуществляемый коммерческими банками. Фирма-импортер, представляющая интересы иностранного производителя, продает ввезенное оборудование банку, который сдает его в долгосрочную аренду конечному пользователю. Оборудование поставляется импортером непосредственно потребителю с рассрочкой платежа на 6-12 мес. Он пользуется долгосрочным кредитом иностранного поставщика.

Некоторые компании покупают МОО у иностранных производителей напрямую, в большинстве случаев закупки осуществляются через их бразильских представителей, значительно облегчает решение вопросов, связанных с технической помощью, запасными частями и обучением. Крупные представители имеют конторы в нескольких бразильских городах, что позволяет им обслуживать покупателей по всей стране.

Дистрибьюторские соглашения регулируются общим торговым кодексом Бразилии, а соглашения, заключаемые иностранными компаниями и бразильскими агентами, — специальным законодательством, которое устанавливает размер вознаграждения агента в случае расторжения контракта и оговаривает ряд других правил, в большинстве случаев весьма благоприятствующих агенту. БИКИ, 14.1.2006г.

Судостроение

После 17 лет стагнации судостроительная промышленность Бразилии в 2006г. при господдержке начала выходить из кризиса. Осуществляются капиталовложения в расширение и модернизацию производства.

Планируется полностью обеспечить бразильский рынок по производству судов для нефтяной и газовой промышленности и в последующем выйти на мировой рынок. До 70% заказов надеются получить судостроительные компании г. Рио-де-Жанейро.

По оценке бразильских специалистов, потери при транспортировке грузов морским транспортом для экономики страны составили в 2006г. более 10 млрд.долл. Это вызвано следующими причинами: 95% из общего грузопотока в другие страны Бразилия осуществляет, используя морской транспорт; стоимость перевозок составляет 10% стоимости перевозимых грузов (не случайно ра-

звитые страны, на долю которых приходится 50% мирового объема перевозок, обладают 72% количественного состава мирового флота); Бразилия не имеет достаточного количества морских судов и вынуждена прибегать к услугам транспортных компаний других государств (только 4% перевозок осуществляется бразильскими судами).

Соответственно, с 96% перевозок не поступают налоги в государственную казну, поскольку уплачиваются иностранными перевозчиками в странах приписки. В этой связи принята государственная программа «Модернизации и развития транспортного флота». Программой предусматривается выпуск 65% кораблей на национальных верфях, что позволит судостроительной промышленности страны успешно конкурировать на международном уровне. В рамках программы планируется постройка 42 танкеров для компании «Транспорто» (транспортная компания государственного гиганта «Петробраз») и 36 танкеров для государственной нефтяной компании Венесуэлы PDVSA. Пять бразильских верфей заключили с Венесуэлой контракт на 3 млрд.долл. На первых порах стоимость судов большого водоизмещения будет значительно превышать стоимость аналогичных судов, изготовляемых за рубежом. Но с отработкой технологии при последующем производстве планируется выйти на международный уровень цен.

На первом этапе на верфях Рио-де-Жанейро будут построены 26 судов для «Петробраз» (стоимость контракта — 1,2 млрд.долл.). Заказчику предложены следующие типы танкеров:

- Suezmax — для перевозки сырой нефти с максимальными размерами, позволяющими проход по Суэцкому каналу. Грузоподъемность варьируется между 150 и 175 тыс.т. (1.050.000 бар.). Длина — 275 м.; ширина — 48 м.; осадка — 17 м.

- Aframax — для перевозки сырой нефти с размерами, позволяющими вход в коммерческие порты. Его можно классифицировать как судно средней грузоподъемности (Average Freight Rate Assessment). Грузоподъемность между 100.000 и 120.000 т. Длина — 250 м.; ширина — 43 метра; максимальная осадка — 14,5 м.

- Panamax — для перевозки сырой нефти с максимальными размерами, позволяющими проход по Панамскому каналу. Грузоподъемность между 65.000 и 80.000 т. Длина — 228 м.; ширина — 40 м.; максимальная осадка — 12 м.

- Productos — для перевозки производных нефтепереработки (дизельное топливо, бензин, керосин, масло). Грузоподъемность 45.000 т. (54 м. кубических). Длина — 190 м.; ширина — 32,2метра; максимальная осадка — 12,5 м.

- GLP (gaseiro) — для перевозки сжиженного газа. Длина — 120 м.; ширина — 20 м.; максимальная осадка — 5 м. Способен транспортировать 7.200 куб.м.

В сфере военного кораблестроения отмечено оживление после подписания контракта с французской компанией CMN (Constructions Mecaniques de Normandie) на покупку технологии производства патрульных кораблей класса Vigilante. Стоимость контракта 20 млн.долл. Производство начато на верфи Industria Naval do Ceara S.A. (Inace).

Знаковым событием для Бразилии является подписание в нояб. 2006г. контракта на 882,4 млн. евро с немецкой компанией ThyssenKrupp Marine

Systems. Согласно контракту планируется строительство новой и модернизация 5 существующих дизельных подводных лодок (класса 214) на верфи Arsenal da Marinha г. Рио-де-Жанейро. С момента подписания соглашения до введения лодки в строй предусмотрен срок 7 лет. Субмарина имеет низкие шумовые характеристики и предназначена для эксплуатации на мелководье. В контракт включены положения о передаче технологии и права дальнейшего выпуска, модернизации и продажи подводных лодок этого класса. Данный факт позволит Бразилии занять нишу в производстве лодок для стран Южной Америки, Африки, Азии, а также для стран, имеющих технологии изготовления только глубоководных субмарин.

На 2007г. федеральным бюджетом выделены 150 млн.долл. для завершения строительства корвета Barroso и модернизацию 6 фрегатов класса Niteroi.

По оценкам руководства министерства транспорта шт. Рио-де-Жанейро, отрасль находится на подъеме, проводится интенсивная работа по созданию совместных предприятий с ведущими мировыми судостроительными компаниями, существующие производственные мощности обеспечены заказами на перспективу как минимум до 2010г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— По данным бразильской машиностроительной ассоциации Abimaq, в Бразилии имеется 4 тыс. предприятий, производящих машины и оборудование, из них 20% представляют собой дочерние компании зарубежных производителей. В 2007г. оборот данной отрасли увеличился на 11% — до 61 млрд. реал., тогда как в 2006г. он несколько снизился. Ожидается, что в тек.г. повысительная тенденция продолжится и прирост составит 10-13%.

Общие продажи машин и оборудования в Бразилии (как отечественных, так и импортных) увеличились в 2007г. на 19% — до 70 млрд. реал. Значительный удельный вес в них занимает продукция иностранного производства, импорт которой возрос на 40%. Последний стимулировался подъемом в экономике и снижением процентных ставок по кредитам. Эти факторы будут, очевидно, оживлять внутренний спрос и в тек.г.

В наиболее благоприятном положении находятся в наст.вр. бразильские производители оборудования для изготовления потребительских товаров. Высоким спросом пользуется также оборудование для нефтегазовой, горнодобывающей, целлюлозно-бумажной, сталелитейной и биохимической (производство этанола) промышленности. Благодаря меньшим ценам на бразильское оборудование по сравнению с мировыми оно находит неплохой сбыт и на внешнем рынке. Приток заказов со стороны автомобильной промышленности остается довольно значительным из-за высокого внутреннего спроса на ее продукцию (несмотря на сокращение экспортных поставок).

Запущенная в начале 2007г. инфраструктурная программа «РАС» (Programa de Acleracao de Crescimento) предусматривает инвестиции в 500 млрд. реал. Однако оборотов эта программа пока не набрала, и в указанном году было использовано только 40% выделенных государственных средств. Однако по мере приближения выборов (в 2010г.) и

чемпионата мира по футболу (в 2014г.) осуществление намеченных проектов ускорится, что «подстегнет» спрос на подъемные краны, дорожно-строительное и другое оборудование.

Прирост продаж с/х машин в 2007г. составил почти 50%; в тек.г. он также, согласно прогнозам, будет двузначным.

По данным опроса, проведенного Национальной федерацией промышленников, 42% предприятий в Бразилии планируют в 2008г. расширить закупки машин и оборудования по сравнению с пред.г., 13% сократят их и 45% сохраняют на уровне 2007г. Специальные дотации Национального банка экономического и социального развития (BNDES) будут стимулировать инвестиции бразильских компаний в оборудование отечественного производства, а также экспорт этого оборудования из страны.

Доля импортной продукции в общих продажах машин и оборудования на бразильском рынке в 2007г. составила 42,4% против 40,1% в 2006г. и 37,8% в 2005г. Крупнейшим поставщиком этой продукции были США, на которые приходилось 28,3% всего импорта, или 4,3 млрд.долл. Второе место занимала ФРГ (15,1%, 2,2 млрд.долл.), ввоз из которой увеличился на 27,1%. Еще в большей степени (на 116%) возросли закупки в КНР, составившие 1,2 млрд.долл. Япония поставила в Бразилию машин и оборудования на 1,3 млрд.долл., обеспечив себе третье место.

Экспорт машин и оборудования из Бразилии в 2007г. увеличился в значительно меньшей степени (на 11,4%), чем импорт. БИКИ, 22.7.2008г.

— Бразильская государственная нефтяная компания «Петробраз» сделала заказ на производство 146 судов общей стоимостью 5 млрд.долл. национальным судостроителям. Решение, о котором было объявлено 27 мая в Рио-де-Жанейро, является частью федеральной программы восстановления судостроительной промышленности крупнейшей страны Латинской Америки.

Речь идет о производстве различных типов судов для транспортировки нефти и буксировки нефтяных платформ, с помощью которых «Петробраз» разрабатывает шельфовые месторождения у берегов Бразилии. Выделение средств предусмотрено амбициозным планом нефтяного гиганта, предусматривающим инвестиции в 112 млрд.долл. в ближайшие четыре года в добычу, производство и переработку нефти. По планам «Петробраз», это поможет компании к 2012г. увеличить добычу нефти на 50% по сравнению с нынешними 2,2 млн. б/д.

Присутствовавший на торжественной церемонии президент Бразилии Луис Инасиу Лула да Силва заметил, что речь идет лишь «о первом шаге к восстановлению бразильской судостроительной промышленности». Бразилия использует свою нефть, чтобы «индустриализовать страну и создать модель развития, основанную на инвестициях и технологиях», — сказа да Силва.

С нояб. пред.г. было объявлено об открытии у берегов страны нескольких крупных месторождений с ориентировочными запасами более 40 млрд. бар. нефти. Благодаря этим месторождениям, Бразилия может превратиться в ближайшем будущем в одного из ведущих экспортеров углеводородов. www.mcdrs.ru, 30.6.2008г.

Великобритания

Машиностроение

На машиностроение (без учета транспортного машиностроения) приходится 30% стоимости выпуска продукции обрабатывающей промышленности. В отрасли занято 0,6 млн. чел, т.е. каждый пятый работник в обрабатывающей промышленности. В 2007г. занятость в этой отрасли промышленности уменьшилась на 10 тыс.чел. по сравнению с 2006г.

На долю машиностроительных фирм с участием иностранного капитала приходится около четверти от общего числа производственных структур данного сектора. В 2007г. объем производства отрасли увеличился на 1,4% (в 2006г. рост на 3,7%, в 2005г. сокращение на 1,2%, в 2004г. рост на 0,3%).

Суммарный объем продаж британских машиностроительных компаний (без учета транспортного машиностроения) в 2007г. составил 70,2 млрд.ф.ст. из которых на экспорт пришлось 34,1 млрд.ф.ст., что выше показателей 2006г. соответственно на 1,4% и 5,6% (текущие цены). 40% вывозимой за пределы Великобритании продукции машиностроения экспортируется в страны Европы.

Ведущее место в структуре машиностроения (по объему продаж) в 2007г. занимало общее машиностроение (43,7%), далее шли электротехническая (19,5%) и радиотехническая (14,8%) промышленность, точное машиностроение (17,8%) и производство оборудования для обработки информации (4,2%).

Общее машиностроение — основная отрасль британского машиностроения. В отрасли занято 263 тыс.чел. Для нее характерно наличие большого числа мелких компаний: количество предприятий, в которых число работающих не превышает 50 чел., составляет более 90%.

Ведущие позиции в отрасли занимают производство холодильного и вентиляционного оборудования (13,2% объема продаж), подъемно-транспортного оборудования (13,1%), горнодобывающего и шахтного (12,7%), насосов и компрессоров (10,7%), а также бытовой электротехники (9,4%).

В 2007г. объем продаж продукции общего машиностроения составил 30,7 млрд.ф.ст. и вырос на 5,6% по сравнению с 2006г.

Общее машиностроение, оборот
(млн.ф.ст., текущие цены)

	2007, %			
	2005	2006	2007	доля прир.
Двигатели и турбины (без авиа- и автомобильных) ..	1847	1952	2220	7,3
Насосы и компрессоры	2928	3209	3280	10,7
Втулки и прокладки	1231	1195	1322	4,3
Подшипники, шестерни и т.п.	945	1020	898	2,9
Подъемно-транспортное оборудование	3509	3903	4013	13,1
Холодильное и вентиляционное оборудование	3388	3778	4058	13,2
Прочее оборудование общего назначения	3017	3004	3170	10,3
Металлообрабатывающие станки	726	847	953	3,1
Прочие станки	698	766	753	2,5
Горнодобывающее и шахтное оборудование	3094	3235	3905	12,7
Оборудование для пищевой промышленности	923	975	1016	3,3
Текстильное оборудование	124	128	148	0,5
Прочее специальное оборудование	2259	2108	2046	6,7
Бытовая электротехника	2601	2744	2884	9,4
Всего	27290	28941	30666	100

Источник — Офис национальной статистики

Реализация продукции общего машиностроения на внутреннем рынке в 2007г. выросла на 4,7%, а на внешнем — на 5,3%. Существенно увеличился экспорт втулок и прокладок (на 18,8%), холодильного и вентиляционного оборудования (на 12,9%), прочего оборудования общего назначения (на 36,2%), металлообрабатывающих станков (на 15,5%), горнодобывающего и шахтного оборудования (на 29,3%), бытовой электротехники (на 9,4%).

Быстрыми темпами рос выпуск горнодобывающего и шахтного оборудования (увеличение на 20,7%), текстильного оборудования (15,6%), двигателей и турбин (13,7%), металлообрабатывающих станков (12,4%), втулок и прокладок (10,6%), а также холодильного и вентиляционного оборудования (7,4%). Наблюдалось снижение производства подшипников, шестерен и т.п. (на 12%), прочего специального оборудования (на 6,4%) и прочих станков (на 1,7%).

Станкостроительный сектор Великобритании не превышает 5,6% от объема производства продукции общего машиностроения. Великобритания занимает тринадцатое место в мире по объему производства станков. Ее доля в мировом объеме их производства составляет 1,3%. По объему экспорта этого вида оборудования Великобритания находится на девятом месте в мире. Основным рынком сбыта для этого вида британского оборудования являются страны ЕС, на долю которых приходится 48% всего объема экспорта.

Судостроение

Включает в себя три основных сектора: строительство и ремонт военных и гражданских судов; строительство прогулочных и спортивных яхт; производство оборудования для кораблей. В секторе строительства и ремонта судов британские верфи работают исключительно на заказ, изготавливая 15-20 судов в год. Одним из крупнейших заказчиков отрасли являются Королевский военно-морской флот. Основные производственные мощности по сооружению военных кораблей располагаются на судостроительных верфях в г.г. Плимут, Портсмут, Клайд и Бэрроу-ин-Фернес, судов гражданского назначения — в северных частях Англии и в Шотландии. Наряду со строительством судов британские предприятия имеют большой опыт в области их ремонта и изменения класса. Годовой оборот в секторе составляет 2,5 млрд.ф.ст. при числе занятых 32 тыс.чел.

В 2007г. на страны ЕС пришлось более 40% поставок судов, произведенных в Великобритании. В последнее время возросла конкуренция со стороны стран Восточной Европы и Дальнего Востока, особенно в сфере строительства коммерческих судов. В связи с этим их производство в Великобритании становится нерентабельным, и многие британские компании закрываются или перепрофилируются на производство специализированных малых судов водоизмещением до 500 т.

Изготовлением прогулочных и спортивных яхт занимается большое количество мелких фирм и компаний. Общий объем их производства превышает 800 млн.ф.ст. в год. В данном секторе производятся как парусные, так и моторные суда длиной от 5 до 35 м. Сооружение супер-яхт (длиной от 20 до 35 м.) становится основным видом деятельности в данном секторе судостроения, т.к. спрос на них постоянно растет.

Ведущими производителями малых судов в Великобритании являются Sunseeker, Princess Yachts, Fairline и Sealine. На их долю приходится более 80% всего объема производства данного сектора. 70% произведенной продукции поставляется на экспорт, более половины – в Европу. Средняя стоимость одной яхты высшего класса (длиной более 20м.) составляет от 150 до 200 тыс.ф.ст. В этом секторе судостроения занято 11,3 тыс.чел.

Великобритания является одним из мировых лидеров в производстве оборудования для различных типов кораблей, которое характеризуется современным дизайном, использованием точных технологий и соблюдением высоких стандартов качества. В наст.вр. годовой оборот данного сектора составляет 2 млрд.ф.ст., из которых 62% – экспортные поставки. В данном секторе судостроения занято 17 тыс.чел. Продукция поставляется в ЕС, США и страны Дальнего Востока. Производится широкий спектр оборудования: силовые установки, навигационное и спасательное оборудование, генераторы и др. Этот сектор судостроения обеспечивает своей продукцией коммерческие суда, военно-морской флот, прогулочные и спортивные яхты.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Согласно результатам исследования, опубликованного на этой неделе и совпавшего с Яхтенным шоу в Монако, британский сектор «супер-яхт» отмечает рост как по количеству продаж, так и по числу трудоустроенных людей.

Исследование было проведено Superyacht UK – филиалом торгового органа морского сектора Великобритании, Британской федерацией морского транспорта.

Согласно репортажу, более 95% членов федерации Superyacht UK отметили в анкете, что количество их сотрудников или увеличилось, или осталось на прежнем уровне, по сравнению с пред.г.

Подавляющее большинство (84%) оценили рабочую загрузку внутреннего рынка как высокую или такую же по сравнению с прошедшим годом, а более двух третей сообщило об увеличении загрузки за счет экспортного рынка, по сравнению с пред.г.

84% из 130 предприятий, опрошенных Superyacht UK также оценили свои перспективы развития бизнеса в краткосрочном периоде как «хорошие» или «отличные».

Комментируя результаты исследования в британских СМИ на этой неделе, Роб Стивенс – Исполнительный директор Британской федерации морского транспорта заметил: «Элитный яхтенный сектор имеет огромный успех в Великобритании, и результаты этого исследования говорят о его дальнейшем процветании. Тыс. людей так или иначе заняты и трудоустроены в секторе, а это показывает как высокотехнологичное производство может играть ключевую роль в британской экономике. Особенно приятно увидеть такую уверенность в экспортных рынках – британский опыт завоевывает все большее количество клиентов на конкурентных европейских и общемировых рынках. Я с нетерпением жду продолжения и расширения полномасштабного изучения индустрии «супер-яхт» Великобритании в будущем». Offshore.SU, 19.9.2007г.

Венгрия

Машиностроение

Машиностроение Венгрии является одним из важных источников экономического роста страны. В последние годы отмечается увеличение его доли в общем объеме венгерской промышленности.

В 2005г. совокупный объем производства продукции машиностроения увеличился по сравнению с пред.г. на 14,4% и обеспечил 48,5% всей промышленной продукции страны. При этом производство электрических машин и приборов возросло на 16,1%, а продукции автомобилестроения – на 13,8%. Экспортные поставки машиностроительной продукции в 2005г. были увеличены на 14,7%, а объем реализации внутри страны – на 13,6%. Удельный вес машиностроительной продукции в экспорте страны в 2005г. превысил 60%. Особенно значительно (на 16%) возросли экспортные поставки электрических машин и приборов.

В этой отрасли действует 1160 предприятий различных форм собственности, на которых занято 1443 тыс.чел. 70% от общего объема машиностроительного производства осуществляется на предприятиях, контролируемых иностранными инвесторами. Благодаря иностранному капиталу, и прежде всего транснациональным корпорациям (ТНК), в Венгрии была создана такая новая для нее отрасль промышленности, как производство легковых автомобилей, на его долю приходится сегодня в Венгрии почти 8,5% ВВП, а вместе со всеми смежными видами производства – 10-11%.

Крупнейшими автомобилестроительными предприятиями в Венгрии являются венгерские филиалы ТНК: ООО Audi Hungaria (завод в г.Дьер); ООО Suzuki (завод в г.Эстергом), ООО Opel (завод в г.Сентготтард). На дочерних предприятиях Philips, Siemens и Sony, также действующих в Венгрии, осуществляется производство высокотехнологичных изделий: CD и DVD-проекторы, монтируемые в автомобили, узлы для аудио- и видеоаппаратуры, а также DVD-проекторы с жестким диском для автомобилей.

Уровень технической оснащенности и производительности труда на этих предприятиях в 20-30 раз выше, чем на средних и мелких венгерских фирмах, они успешно конкурируют и с традиционными венгерскими автомобилестроительными предприятиями – фирмами «Икарус-Трейд» (автобусы) и «Раба Ярмю» (грузовые автомобили).

Венгрия по сравнению с другими странами Центральной и Восточной Европы обладает рядом преимуществ, повышающих ее инвестиционную привлекательность для крупных иностранных предприятий: наличие высококвалифицированной и по сравнению с рядом других стран ЕС относительно дешевой рабочей силы, наличие смежных с автомобилестроением производств (поставщиков комплектующих изделий и материалов), развитой инфраструктуры, благоприятной государственной инвестиционной политики.

С 1990г. Венгрия привлекла в свою экономику прямых зарубежных капиталовложений, по данным минэкономом и транспорта ВР на конец 2005г., на общую сумму, превышающую 51,5 млрд. евро, в т.ч. в форме акций, паев и реинвестирован-

ной прибыли — 40,2 млрд., а по линии кредитов иностранных совладельцев — 11,3 млрд. По этому показателю Венгрия вышла на первое место в регионе ЦВЕ.

Значительная часть прямого иностранного капитала была вложена в такие сектора машиностроительной промышленности страны, как производство транспортных средств — 3,8 млрд. евро, электросиловых машин и приборостроение — 3 млрд. 80% всех привлеченных прямых иностранных инвестиций приходится на страны — члены Европейского союза.

Ощутимое влияние на динамику притока прямых иностранных инвестиций оказала проводимая правительством ВР экономическая политика по усилению инвестиционной привлекательности страны. Главными элементами этой политики являются: опосредованные экономические стимулы, система «одного окна», а также прямые преференции.

К опосредованным экономическим стимулам можно отнести различного рода налоговые льготы. Так, ставка налога на прибыль корпораций — 16% — по сравнению с другими странами ЕС является самой низкой. Инвестиционная налоговая льгота по корпоративному налогу — 80% на период до 10 лет, если объем инвестиций составляет 13 млн.долл., или 4,3 млн.долл. в определенных правительством регионах. Также предоставляется льгота на необлагаемый налогом целевой резерв на развитие в размере до 25% от прибыли предприятия (максимально до 2,4 млн.долл.). Имеются иные льготы в форме льготных кредитно-финансовых конструкций, предоставления гарантий и преференций. Так называемая система одного окна была создана для более эффективного информирования потенциальных инвесторов и согласования инвестиционных проектов. Важную роль посредника здесь играет Венгерское общество по развитию торговли и инвестиций — ITD Hungary.

В Венгрии созданы благоприятные условия для учреждения и деятельности совместных предприятий и представительств иностранных фирм. Существенных правовых и организационных затруднений в деятельности фирм с иностранным капиталом не имеется. Вопросы регистрации, налогообложения и функционирования совместных предприятий решаются в рабочем порядке.

Немаловажную роль в плане содействия привлечению иностранных инвестиций в машиностроительную отрасль экономики Венгрии играло создание на имеющейся правовой базе условий для образования специальных экономических зон.

Первоначально специальные свободные таможенные зоны начали функционировать в Венгрии достаточно интенсивно.

Свободные таможенные зоны функционировали с середины 90гг. Они подразделялись на две категории: торгового и промышленного типа. Изначально более интенсивно развивались свободные таможенные зоны торгового типа. В 1995г. было зарегистрировано 90 таких зон, однако позднее их количество начало довольно быстро сокращаться, что было связано с применением в венгерском законодательстве норм Евросоюза, в соответствии с которыми налоговые и иные преференции таможенным зонам являются неправомерными.

К началу 2004г. в ВР насчитывалось 130 свободных таможенных зон промышленного типа. Согласно действовавшему законодательству, права свободной таможенной зоны в Венгрии при выполнении ряда предписаний (огороженная и охраняемая территория установленной величины, наличие таможенно-пропускного пункта и т.д.) фактически могло получить любое предприятие. Импорт средств производства в свободных таможенных зонах на 300 млрд. фор. (1 млрд.долл.) полностью освобождался от таможенных платежей и налога на добавленную стоимость. Вопрос налогообложения прибыли регулировался двусторонними соглашениями исходя из того, что прибыль облагается налогом только по месту фактического расположения предприятия. Дивиденды же облагались налогом как по месту нахождения предприятия, так и по месту нахождения их конечного получателя.

Наличие указанных преимуществ привело к тому, что в 90гг. на территории свободных таможенных зон разместили свои филиалы ведущие транснациональные корпорации: Sony, IBM, Nokia, Siemens, Philips, Opel, Audi.

В целом венгерское законодательство рассматривало иностранные предприятия, работающие в свободных таможенных зонах, как иностранные юридические лица, в силу чего на них не распространялось действие национальных законов и подзаконных актов в области регулирования цен, государственного контроля и во многих других областях. При этом необходимо учитывать, что неотъемлемым элементом в венгерской практике регулирования зарубежных инвестиций (в т.ч. в свободных экономических зонах) являлись двусторонние соглашения о поощрении и взаимной защите инвестиций, которые Венгрия заключила практически со всеми своими основными партнерами в данной области.

В этих соглашениях стороны взаимно гарантируют друг другу полную защиту и безопасность инвестиций, а также берут на себя обязательство не препятствовать функционированию созданных таким образом компаний и получению ими прибыли. Важным договорно-правовым элементом в практике создания и функционирования свободных таможенных зон являются двусторонние соглашения об избежании двойного налогообложения, которые Венгрия имеет более чем с 55 странами. Наконец, в налоговых законах ВР содержится положение об однозначном приоритете международного договора над данными законами.

Венгерское законодательство предоставляло для иностранных фирм в свободных таможенных зонах многочисленные преимущества, рассматривая их в основном как нерезидентов, действующих к тому же за пределами национальных границ. Но в целом ряде других аспектов иностранные фирмы в свободных таможенных зонах ВР получали фактически статус резидентов. При заключении внешнеторговых сделок на филиал западной компании в свободной таможенной зоне распространялся тот же правовой порядок, что и в случае венгерских предприятий: если сделка подлежала лицензированию, то филиалу следовало получить на нее разрешение.

Интенсивная подготовка ВР к вступлению в Европейский Союз начала сдерживать процесс дальнейшего развития в стране свободных таможенных

зон. Это было связано с тем обстоятельством, что нормативная база их функционирования противоречит соответствующим принципам Евросоюза. В связи с осуществленной гармонизацией действующего венгерского законодательства с европейскими нормами Венгрия с 1 мая 2004г., т. е. с момента присоединения к Евросоюзу, была вынуждена отказаться от налоговых и иных преимуществ для подобных зон, оставив за собой это право на переходный период в течение нескольких лет.

В значительной степени отмеченные законодательные ограничения и специфические проблемы характерны для действующих в Венгрии промышленных парков. Действующая в ВР нормативно-правовая база развития промышленных парков не содержит отмеченных выше специфических черт, характерных для законодательной основы функционирования свободных таможенных зон. Это обусловлено, прежде всего, тем, что одним из наиболее важных направлений формирования промышленных парков является выполнение ими функций своеобразных «инкубаторов» для мелкого и среднего бизнеса, инновационных производств и т. д.

Другое направление развития индустриальных парков в ВР, заключающееся в дополнительном привлечении иностранных капиталовложений, практически лишь дополняет первую их главную функцию. К настоящему времени в стране зарегистрировано 138 промышленных парков, в которых активно работают 1,5 тыс. предприятий. Совокупный объем инвестиций в этих парках оценивается в 2,4 млрд.долл. 80% продукции промышленных парков экспортируется.

Льготы для зарубежных инвестиций в венгерских промышленных парках являются в целом сравнительно незначительными. Помимо обычных инвестиционных и региональных налоговых льгот, а также ускоренной амортизации, которые действуют на общих основаниях, органы местного самоуправления имеют возможность предоставить следующие льготы: освобождение от местных налогов на срок до 5 лет; льготный тариф за коммунальные услуги или предоставленные по ним расщочки.

Правительство Венгрии в рамках действующей программы развития промышленных парков усилило их финансовую поддержку. Если в 1997-2000гг. на развитие промышленных парков из госбюджета направлялось ежегодно до 0,5 млрд. фор. (1,8 млн.долл.), то в 2001-04гг. стало выделяться ежегодно от 1,5 до 2 млрд. фор. (5,4-7,1 млн.долл.). Общая сумма финансовой поддержки таких парков в предстоящее десятилетие составит 40 млрд. фор. (0,14 млрд.долл.). При этом главной задачей является привлечение зарубежных инвестиций в промышленные парки.

В рамках среднесрочной программы развития промышленных парков к 2010г. намечается увеличить их общее число до 250, в т.ч. 20-30 из них будут иметь общегосударственное значение. Главными направлениями специализации последних должны стать автомобилестроение, производство средств телекоммуникаций, бытовой электротехники. 100 парков будут иметь региональное, а остальные — преимущественно местное значение. Предполагается также в дальнейшем более активно использовать научно-технический потенциал ряда венгерских университетов в рассматриваемой

области. Для этого промышленные парки на базе университетских комплексов создаются в Дебрецене, Веспреме, Геделе и др. БИКИ, 12.12.2006г.

Высокий удельный вес поставок машин и оборудования во внешнеторговом обороте страны, и, прежде всего в экспорте, характеризует Венгрию как страну с высоко развитой, современной промышленностью, способной продавать конкурентоспособные товары на рынках стран Европы, Америки и Азии. Несмотря на то, что по сравнению с 2005г. темпы прироста внешнеторгового оборота несколько сократились, нижеприведенные данные свидетельствуют о сохранении поступательной тенденции развития экономики за счет внешнеэкономических факторов.

По данным 2006г., рост объема внешней торговли машинами и оборудованием обеспечит 42% общего прироста внешнеторгового оборота Венгрии, что составляет 10 млрд.долл., в т.ч., экспорт машин и оборудования увеличится на 3 млрд.долл., а импорт на 1 млрд.долл.

Объемы венгерского экспорта машинотехнической продукции: 2004г. (факт.) — 35 854,2 млн.долл. (64,6% от всего объема венгерского экспорта); 2005г. (факт.) — 38 800 млн.долл. (63,5% от всего объема венгерского экспорта); 2006г. (расч.) — 41 000 млн.долл. (64,1 % от всего объема венгерского экспорта).

Объемы импорта машинотехнической продукции: 2004г. (факт.) — 33 207,5 млн.долл. (54,3% от всего объема венгерского импорта); 2005г. (факт.) — 34 300 млн.долл. (53,1% от всего объема венгерского импорта); 2006г. (расч.) — 35 200 млн.долл. (53,6% от всего объема венгерского импорта).

В экспорте машинотехнической продукции в отчетном году наибольший удельный вес занимает продукция электронной промышленности, в т.ч. промышленная и бытовая электроника (45-47%), продукция энергетического машиностроения (40-42%), транспортные средства (12-14%) и приборная продукция (5%).

В импорте машинотехнической продукции наибольший удельный вес занимают товары электронной промышленности, в т.ч. промышленная и бытовая электроника (48-51%), оборудование для энергетического машиностроения (35-39%), транспортные средства (17%) и приборная продукция (около 5%).

В целом, по сравнению с 2005г., структура основных товарных групп экспорта и импорта машинотехнической продукции мало изменилась.

В венгерском экспорте повысилась доля энергетического оборудования (на 4%) и сократилась доля товаров электронной промышленности (на 3%). В венгерском импорте произошли аналогичные изменения, повысилась доля энергетического оборудования (на 3%) и сократилась доля товаров электронной промышленности (на 2%).

В торговле машинами и оборудованием наиболее значительными внешнеторговыми партнерами Венгрии остаются Германия, Франция, Австрия, Италия, Великобритания. Лидирующее положение занимает Германия.

Машиностроение с РФ

В 2006г. товарооборот машинотехнической продукции по сравнению с 2005г. вырос более чем на 387 млн.долл., в т.ч. российский экспорт сократился на 2 млн.долл., а импорт увеличился на 446 млн.долл.

Российско-венгерская торговля машинами и оборудованием (данные венгерской таможенной статистики), в тыс.долл.			
	2004г. (факт.)	2005г. (факт.)	2006г. (расч.)
Товарооборот	322 692	341 229	785 100
Экспорт РФ	112 522	103 740	101 511
Импорт РФ	210 169	237 489	683 589
Удельный вес машин и оборудования (в %)			
- в товарообороте	7,5	5,65	9,98
- в экспорте РФ	3,3	2,13	1,64
- в импорте РФ	23,1	20,2	40

Сокращение экспортных поставок связано с небольшим уменьшением объемов поставок по товарной группе 86 «Локомотивы железнодорожные и подвижной состав, трамваи, их части и принадлежности». В целом объемы экспорта находятся на уровне 2005г. с небольшим увеличением по товарной группе 84 «реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические приспособления». По предварительному прогнозу, рост российского экспорта машиностроительной продукции в 2007г. составит около 13% — примерно до 130 млн.долл.

Увеличение импортных поставок связано с изменяющимся спросом на электробытовые товары широкого потребления и средства оргтехники, поставляемые западными инвесторами с их венгерских заводов на дистрибуторские склады в России.

Структура и анализ товарооборота машинотехнической продукции (по наиболее значимым товарным группам и позициям).

А) Экспортные операции. В 2006г. российский экспорт машинотехнической продукции составил 101,5 млн.долл., что на 2 млн.долл. меньше объема экспорта 2005г. Удельный вес машин и оборудования в экспорте РФ в ВР составляет 1,64%, что на 0,4% ниже показателя 2005г.

В структуре российского экспорта 81% занимает продукция атомного машиностроения, продукция электронной и электротехнической промышленности — 13%, продукция транспортного машиностроения составляет 5%, запасные части к авиатехнике — 2%.

Ниже приведены традиционные товары российского происхождения, в закупках которых заинтересованы венгерские покупатели, и объемы поставок которых остаются стабильными в течение многих лет.

Важнейшие статьи российского экспорта по товарной группе 84 («атомные реакторы, котлы, машины и механическое оборудование»), по которой также учитываются поставки ядерного топлива — тепловыделяющих элементов (ТВЭЛ) для Пакшской АЭС, в 2006г. составят 82,5 млн.долл. или 81% всего экспорта машинотехнической продукции.

Российская компания ЗАО «Атомстройэкспорт» участвует в модернизации технологического оборудования на станции в г.Пакше, а ОАО «Твэл» — в проведении восстановительных работ на резервуаре 2 блока станции. Венгерская сторона крайне заинтересована в долгосрочном сотрудничестве с российскими партнерами в данной области, тем более что ОАО «Твэл» постоянно осуществляет модернизацию тепловыделяющих элементов и поддерживает конкурентоспособный уровень цен на свою продукцию.

ОАО «Твэл» заключило контракт с АО «АЭС Пакш» стоимостью около 8 млн.долл. США на ликвидацию последствий аварии 2 блока станции.

В летний период на АЭС с участием 30 российских специалистов были проведены предварительные (тренировочные) работы, а с 1 окт. 2006г. начались работы по разборке обрушившихся ТВЭЛ в охлаждающем резервуаре 2 блока АЭС. Необходимое оборудование и инструменты для проведения работ изготовлены на российских предприятиях и находятся на «АЭС Пакш». В июле 2006г. были подписаны протоколы об участии российской стороны в перспективных планах по техническому перевооружению АЭС. Работы в целом завершены.

ЗАО «Атомстройэкспорт» в рамках контракта, заключенного с АО «АЭС Пакш» на 12 млн.долл., осуществляет поставки энергетического оборудования (подогревателей высокого давления — ПВД) для замены устаревших агрегатов на четырех блоках станции. Осуществляются работы по замене 6 агрегатов ПВД (подогреватели высокого давления) на 3 блоке станции, которые были поставлены по контракту между ЗАО «Атомстройэкспорт» и «АЭС Пакш». Продолжаются переговоры с АЭС по переданным предложениям на поставку современного технологического оборудования и проведение ремонтных работ на ряде агрегатов станции. Кроме этого, ЗАО «Атомстройэкспорт» активно ведет переговоры с АО «АЭС Пакш» по двум новым темам: поставка и замена теплоизоляции и сепараторов пароперенагревателей. Подписаны соответствующие договоры на проведение испытательных работ на российской научно-технической базе и уже имеются положительные результаты.

На 2007г. общий объем поставок для этого объекта составит 80 млн.долл., в т.ч., ядерного топлива будет поставлено на 70 млн.долл., технологического оборудования — 10 млн.долл.

К этой же товарной группе («реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические приспособления») относятся также газовые промышленные турбины, применяемые на тепловых электростанциях, газоперекачивающих комплексах, утилизации отходов. В Венгрии открыто представительство российского завода «Пермские моторы», которое активно работает по продвижению упомянутой продукции не только на венгерский рынок, но и на рынки соседних стран. Ведутся переговоры о поставках новой продукции завода — плазматронов, позволяющих перерабатывать даже радиоактивные отходы. Объемы поставок по этим товарным позициям в 2007г. могут составить 10 млн.долл.

В 1997г. ОАО «Газпром» совместно с венгерским «Задунайским машиностроительным заводом нефтяного оборудования» основали в Венгрии совместное предприятие по выпуску технологического оборудования для нефтяной, газовой, химической и энергетической промышленности, которое было зарегистрировано под названием АО «ДКГ-Ист». Российский концерн инвестировал 15,5 млн.долл., что составило 66% от общей стоимости предприятия. За прошедшие годы АО «ДКГ-Ист» поставило в Россию оборудования на сумму более 300 млн.долл. На российский рынок отгружается около 10% ежегодно производимой продукции предприятия стоимостью около 2 млн.долл. Сейчас на предприятии происходит процесс смены собственника.

Государственным ЗАО по приватизации и управлению имуществом (APV Zrt.) в конце 2006г.

был объявлен — уже в четвертый раз — тендер на приватизацию венгерской авиакомпания «Малев». Находящаяся в преобладающей собственности российского бизнесмена Бориса Абрамовича российско-венгерская компания AirBridge, учрежденная на территории Венгрии, приняла участие и в этом тендере на приватизацию «Малева», причем на этот раз вполне успешно: 8 фев. 2007г. она была объявлена победителем конкурса.

Большие перспективы открываются для российских организаций в сфере инвестиционного сотрудничества по линии венгерской АЭС в г. Пакш. Для продления истекающих в 2012-17гг. сроков эксплуатации 4 энергоблоков на новый 20-летний период потребуется 172 млрд. форинтов инвестиций. Только на 2007-12гг. общий объем работ по реконструкции блоков станции может составить 400 млн. евро. Кабинет министров ВР дал «теоретическое» согласие на продление срока эксплуатации Пакшской АЭС на 20 лет. Однако одного решения правительства еще не достаточно, требуется решение экологических служб, которое ожидается в 2007г.

Российские фирмы ЗАО «Атомстройэкспорт» и ОАО «Твэл» активно сотрудничают с АО «АЭС Пакш» в тендерах по замене и модернизации технологического оборудования на станции и поставкам ядерного топлива и готовы принять участие во всех технических проектах венгерской стороны в перспективе. ЗАО «Атомстройэкспорт» активно ведет переговоры с АО «АЭС Пакш» по двум новым темам: поставка и замена теплоизоляции и сепараторов пароперенагревателей. Подписаны соответствующие договоры на проведение испытательных работ на российской научно-технической базе и уже имеются положительные результаты.

ОАО «Твэл» заключило контракт с АО «АЭС Пакш» стоимостью 8 млн.долл. на ликвидацию последствий аварии 2 блока станции. В летний период на станции «Пакш» с участием 30 российских специалистов были проведены предварительные (тренировочные) работы, а с 1 окт. 2006г. начались работы по разборке обрушившихся твэлов в охлаждающем резервуаре 2 блока АЭС. Необходимое оборудование и инструменты для проведения работ были изготовлены на российских предприятиях. Работы на станции практически завершены. Осуществляются работы по замене 6 агрегатов ПВД (подогреватели высокого давления) на 3 блоке станции, которые были поставлены по контракту между ЗАО «Атомстройэкспорт» и «АЭС Пакш».

Одним из важных и крупных проектов в Венгрии, в котором российские фирмы принимают участие, является строительство новой и реконструкция действующей линии метро. На реализацию этих проектов Европейским инвестиционным банком выделено 1,3 млрд. евро.

Отечественные компании ЗАО «Метровагонмаш», АО «Метрострой» и ЗАО «Ингеоком» проявляют большую заинтересованность в участии в объявленных международных тендерах. Российская фирма ЗАО «Ингеоком», выигравшая в 2004г. тендер на работы по модернизации верхнего строения железнодорожных путей 2 действующей линии метро в Будапеште, в 2006г. продолжала работы по замене рельсов, шпал и другой инфраструктуры путей. Размер выигранного тендера — 21 млн. евро, срок завершения всех работ по реконструкции намечен на 2007г.

Российская фирма ЗАО «Ингеоком» заключила соглашение о сотрудничестве с международным консорциумом «Вамсо», который в дек. 2005г. был объявлен победителем тендера на строительство новой 4 линии будапештского метро (общая стоимость проекта около 1 млрд. евро).

Стоимость первого тендера, включая работы по проходке двух тоннелей, выемке грунта под строительством станции метро и строительству вспомогательных сооружений — 207,4 млн. евро, срок выполнения работ — 143 недели. Договор с победителем тендера заключен в янв. 2006г., работы начались летом 2006г. и должны закончиться к концу 2008г. На долю российского субподрядчика (ЗАО «Ингеоком») может приходиться до одной трети всего объема работ по данному проекту. В отчетном периоде «Ингеоком» согласовал также объемы своего участия в реконструкции 2 линии метро (7 млн. евро) и в сооружении 4 линии метро (10 млн. евро) на 2007г.

В марте 2006г. российская компания ЗАО «Метровагонмаш» (концерн «Трансмашхолдинг»), прошедшая совместно с японской фирмой «Хитачи» предквалификационный конкурс с предложением на вагоны нового поколения серии «Русич» и «Яуза», проиграла тендер на поставку 200 вагонов для будапештского метрополитена, ориентировочной стоимостью 250 млн.долл. Победителем тендера стал консорциум, состоящий из французской фирмы «Алстом» и венгерской «Трансэлектро», предложивший более современный тип метровагонов с лучшими техническими и экономическими показателями. Свою роль в этом сыграло также лоббирование интересов консорциума мэром Будапешта Г.Демски и бывшим премьер-министром страны П.Меддешу.

Российская сторона подала апелляцию в Будапештский суд, который принял ее к рассмотрению. Венгерский суд не хочет признавать ошибки допущенные в ходе конкурса, в результате которого победа досталась венгеро-французскому консорциуму. Негативным моментом, повлиявшим на имидж российского производителя метровагонов, явились статьи в венгерских СМИ о проблемах с эксплуатацией 40 автомотрис, поставленных ЗАО «Метровагонмаш» в Венгрию в 2002-04гг.

Для российских предприятий представляет интерес опубликованная инвестиционная программа, рассчитанная до 2012г., по техническому переоснащению венгерского подвижного ж/д состава, предусматривающая закупку и модернизацию 400 локомотивов, 200 электрических и дизельных автомотрис, около 1000 пассажирских и грузовых вагонов. Ориентировочная стоимость программы составляет 600 млн. евро.

Активно работает в этом направлении созданная недавно компания «Трансмашхолдинг», объединившая предприятия российского ж/д машиностроения. Идет переговорный процесс с АО «Мав» по сотрудничеству в модернизации российских тепловозов М-62, эксплуатируемых на венгерских железных дорогах, и поставках новой техники для реализации этой программы. Ожидается объявление тендера на проведение работ по замене двигателей на 20 таких тепловозах. Венгерской стороне переданы технические и коммерческие предложения на участие в тендере на модернизацию и замену силовых агрегатов на тепловозах.

зах М-62. Стоимость модернизации тепловозов – 10 млн.долл.

В Венгрию до 1980г. было поставлено 103 ед. вертолетов сельхозавиации Ка-26, из которых находится в эксплуатации 54 ед. Несмотря на то, что разработчик вертолетов (ОКБ им. Камова), сборочный завод (ФГУП «КумАПП»), производитель двигателей (ФГУП «Воронежский механический завод») и другие основные предприятия находятся на территории России, за последние 10 лет ни одного заказа от венгров на поставку запчастей или проведение ремонта авиатехники не поступало. Вертолеты ремонтировались в Румынии, Украине или других странах, где применялись не сертифицированные запчасти, допускались нарушения технологического процесса. Это отрицательно сказывалось на репутации российской продукции и имидже России в целом. Торгпредство РФ в ВР инициировало переписку, посредством которой до руководства указанных и других ведущих российских предприятий в области вертолетостроения была доведена актуальная информация о состоянии дел в Венгрии, высказаны предложения по возобновлению работы на рынке товаров и услуг в области венгерской сельхозавиации.

В 2006г. ФГУП «Воронежский механический завод» и некоторые другие российские предприятия осуществили пробные поставки запасных частей и комплектующих для проведения ремонта двигателей и вертолетных агрегатов. Российские предприятия проводят работу по сертификации летательных аппаратов, зарегистрированных в Венгрии и других странах Восточной Европы, в соответствии с требованиями Европейского агентства авиационной безопасности (European Aviation Safety Agency – EASA), изложенными в письме №EASA(D)CDIR/CRPO/4023 в адрес Межгосударственного авиационного комитета. Российским разработчикам авиатехники предложено до 27 марта 2007г. провести сертификацию авиационных средств в странах Евросоюза, чтобы обеспечить их дальнейшую законную эксплуатацию.

В дек. 2006г. Европейское агентство авиационной безопасности приняло решение о разрешении эксплуатации вертолетов сельхозавиации Ка-26 в Венгрии до полной выработки их технического ресурса, определяемого разработчиком. Российских производителей авиационной техники своевременно информировали о введении другого требования EASA – необходимости получения европейского аудита. На практике это означает, что любое российское предприятие, заинтересованное в оказании услуг по ремонту авиационной техники или поставке запчастей в страны ЕС, должно быть подвергнуто аудиторской проверке соответствующими органами ЕС или национальными органами той страны, куда планируется осуществление поставки. По данному вопросу с Управлением гражданской авиации Венгрии были проведены переговоры, в ходе которых уточнены условия получения венгерского аудита.

Электрические машины и оборудование составляют 12-15% российского экспорта машинотехнической продукции в Венгрию. В 2007г. объемы поставок по этой номенклатуре составят 20 млн.долл. Основные стоимостные позиции занимают товары для комплектации оборудования

средств связи, электронные лампы и трубки, изоляторы электрические.

Возросли поставки запасных частей и комплектующих по товарной статье 8411 «двигатели турбореактивные, газовые турбины». Объем поставок по этим статьям российского экспорта за 2006г. составили около 6,5 млн.долл. против 1,5 млн.долл. в 2005г. Возобновились поставки по товарным статьям 8501 «двигатели и генераторы электрические кроме комплектных электрогенераторных установок» на сумму 6,6 млн.долл., 8403 – «котлы центрального отопления» на 356 тыс.долл., 8455 – «станы прокатные и валки для них» на 195 тыс.долл., увеличились поставки по статье 8428 «машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки» в 2,5 раза с 650 тыс. до 1,6 млн.долл.

Продукция российского транспортного машиностроения в экспорте составляет в среднем от 10 до 15%. Поставляются автомобили Волжского автозавода, Горьковского автозавода, Камского автозавода, тракторы Липецкого и Владимирского заводов, запасные части к автотракторной технике. Реализацией тракторной техники занимается СП «Интеррус», которое создало в г.Тата производственные мощности по «доводке» российской техники до требований венгерского рынка.

По информации руководства СП «Интеррус», основной причиной отсутствия роста объемов продаж российской тракторной техники является нестабильная работа российских заводов из-за постоянной смены руководства и собственников, что напрямую отражается на качестве российской техники, дисциплине поставок и приводит к постоянному росту экспортных цен на отгружаемую продукцию.

Несколько сократились поставки российских станков, подшипников, трубопроводной арматуры, запасных частей для радиопроводной аппаратуры, российских легковых автомобилей.

ВАЗ традиционно реализует свою продукцию на рынке Венгрии через СП «ХунгароЛада», которое располагает дилерской сетью, имеющей в своем распоряжении 20 торговых площадок с центрами по гарантийному обслуживанию автомобилей, также на территории страны расположены 10 складов с запасными частями для обеспечения технического обслуживания.

Ассортимент продаваемой продукции ВАЗа состоит из легковых автомобилей «10» семейства и «Нивы». Розничная цена на российские автомобили, в зависимости от моделей, колеблется от 11 до 14 тыс.долл.

В общем объеме продаж новых легковых автомобилей на венгерском рынке продукция ВАЗа занимает около 0,2%. Этот показатель соответствует аналогичным показателям продаж ВАЗовской продукции и в ряде других стран Европы.

В 2006г. осуществлялись прямые поставки автомобилей «Камаз» в счет погашения госдолга РФ перед ВР (общая сумма контракта – 3,5 млн.долл.). Реализацией автомашин на венгерском рынке занимается компания Speed-Ex. В 2006г. фирмой было реализовано 15 автомашин «Камаз».

Не имели продолжения в 2006г. закупки автомобилей Горьковского автозавода (ГАЗ) семейства «Газелей», укомплектованных в Литве польским дизельным двигателем «Андория», из-за же-

стой конкуренции со стороны корейских фирм «Киа» и «Хундай», поставляющих на венгерский рынок автомашины этого сегмента, но с лучшими техническими характеристиками.

Реализуется контракт между ОАО «Трансмашхолдинг» и компанией МАВ на поставку запасных частей к локомотивам на 50 тыс.долл. Продолжаются переговоры по участию российской стороны (Коломенский тепловозный завод) в модернизации тепловозов, эксплуатируемых на венгерских железных дорогах. Руководство фирмы «Венгерские государственные железные дороги» также рассматривает возможности закупки российских грузовых вагонов для замены и пополнения парка железнодорожных вагонов.

Имеются перспективы и у российской фирмы «Тролза» (Энгельский троллейбусный завод) на поставку современных троллейбусов для транспортных предприятий ряда венгерских городов. Идет проработка условий участия Энгельского троллейбусного завода в тендере на поставку 29 троллейбусов для венгерского г.Сегеда. Технические характеристики на российскую технику переданы венгерской стороне. Объявление тендера ожидается в 2007г. Ориентировочная стоимость троллейбусов – 6 млн.долл.

В целом, объемы поставок по этим товарным группам в 2007г. могут составить 10 млн.долл. Указанные объемы не учитывают участие российской стороны в техническом содействии, оказываемом в сооружении 4 линии метро в г.Будапеште, стоимость которого может превысить 100 млн.долл.

По товарной группе «летательные аппараты, космические аппараты, их части» в Венгрию поставляются запасные части для гражданской и военной техники. По прогнозу, объемы поставок по этой товарной номенклатуре в 2007г. составят 2 млн.долл.

Б) Импортные операции. В 2006г. российский импорт машинотехнической продукции вырос до 683 млн.долл., что на 446 млн.долл. больше объема импорта 2005г. Удельный вес машин и оборудования в импорте РФ из ВР составляет 40%.

В структуре российского импорта 48% занимает продукция энергетического машиностроения, товары бытовой электроники и оргтехники составляют 22%, приборная продукция и медицинское оборудование – 15%, продукция транспортного машиностроения – 12%.

Поставки продукции по товарной группе «энергетические установки и машины, газовые котлы, запасные части» в общем объеме импорта машиностроительной продукции составляют 30-40%. Импорт товарных позиций по этой номенклатуре в 2007г. составит 120 млн.долл.

В эту группу входят следующие позиции (наиболее весомые по стоимости): газовые моторы и котлы центрального отопления, запасные части к двигателям внутреннего сгорания; воздушные и водяные насосы; холодильные агрегаты и двигатели; комплектное и разрозненное оборудование для линий розлива; машины и оборудование для проведения сельскохозяйственных работ, для сада и леса; подготовительное оборудование для текстильной промышленности; оборудование для механических цехов; оборудование для автоматической обработки информации; машины для сборки электрических и электронных ламп, трубопроводная и котловая арматура и другие товары.

Товарная группа «электрические машины и оборудование, звуко- и видеозаписывающая и воспроизводящая аппаратура» занимает в российском импорте ведущее положение и составляет более 40% российского импорта машинотехнической продукции.

По внутрифирменным поставкам в Россию отгружается следующая продукция: мобильные телефоны, телевизоры, видеокамеры, видеомагнитофоны, электрические лампы и другие товары. Эта продукция производится на заводах, принадлежащих транснациональным компаниям, таким как Сименс, Джeneral Электрик, Нокia, Самсунг, Сони и другим, расположенным на территории Венгрии.

Транспортные средства составляют около 12-14% в российском импорте машиностроительной продукции. Главные товарные позиции занимают поставки комплектующих и запасных частей для автобусных и автомобильных сборочных заводов, легковых и грузовые автомобили (в т.ч. и бывшие в употреблении).

Объемы поставок 2007г. составят 50 млн.долл. Следует отметить рост поставок по этим товарным позициям, в связи с участием венгерской стороны в кооперационном сотрудничестве с российскими заводами по сборке автобусов и грузовых автомобилей.

Структурные изменения в номенклатуре поставляемых из Венгрии машин и оборудования, а также бытовой техники, связаны с конъюнктурными интересами субъектов внешнеторговой деятельности. Необходимо также отметить возрастающую роль внутрифирменных поставок с заводов, расположенных на территории Венгрии и принадлежащих транснациональным компаниям. Отмечается значительный рост ввоза на российский рынок лицензионной видеотехники, которую раньше российские компании практически не покупали в Венгрии. Например, поставки телевизоров возросли до 69 млн.долл. против 18 млн.долл. в 2005г. Аналогичная ситуация складывается и с импортом компьютерной техники. В 2006г. ее объемы ожидаются на уровне 75 млн.долл. Объемы поставок по товарной группе 8525 «аппаратура передающая для радиотелефонной, радиотелеграфной связи, радиовещания, телевидения» выросли до 282 млн.долл. против 4 млн.долл. в 2005г.

В 2006г. увеличились по сравнению с 2005г. поставки по ряду товарных позиций: 8413 «насосы жидкостные, подъемники жидкостей» в 15 раз до 10,5 млн.долл., 8419 «машины, оборудование промышленное или лабораторное для обработки материалов» в 16 раз до 16 млн.долл., 8428 «машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки» в 12 раз до 2 млн.долл., 8433 «машины и механизмы для уборки и обмолота с/х культур; сенокосилки или газонокосилки» в 3 раза до 13,3 млн.долл., 8472 «оборудование конторское» в 10 раз до 12 млн.долл., 8501 «двигатели и генераторы электрические» в 4 раза до 8 млн.долл., 8516 «электрические водонагреватели; электрооборудование обогрева пространства и обогрева грунта, электроутюги» в 14 раз до 2,1 млн.долл., 8703 «автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства» в 2 раза до 20 млн.долл.

Венгерская приборная продукция, медицинская техника традиционно поставляется в Россию.

Удельный вес этих товарных позиций в российском импорте машин и оборудования составляет 10-12%. В числе этих позиций в Россию регулярно ввозятся следующие позиции: рентгеновская техника, медицинские приборы и инструментарий, физические приборы, измерительные приборы, автоматика КИП и другие. Объемы поставок 2007г. составят 40 млн.долл.

В торговле медицинским оборудованием основным партнером российских покупателей является венгерская фирма «Медикор», которая производит и поставляет на экспорт следующие виды оборудования: рентгеновское оборудование, оборудование для оснащения операционных помещений в больницах, диагностическое оборудование и специальные кровати для реанимационных отделений и палат, различные типы электрокардиографов, кюветы для новорожденных, хирургический инструментарий, одноразовые материалы и др.

Как и в 2005г., в 2006г. продолжались закупки комплектующих и запасных частей для российских предприятий автотранспортного машиностроения. Производитель и экспортер – группа компаний «Раба». Растут объемы импорта передних и задних мостов к грузовым автомобилям, автобусам и троллейбусам. Объемы поставок по этим товарным позициям по итогам 2006г. составили 35 млн.долл. против 20 млн.долл. в 2005г.

Основные факторы, оказывающие влияние на экспорт российской машинотехнической продукции в Венгрию.

1. Недостаточные показатели качества и технического уровня российских товаров и услуг, сокращение экспорта сложной техники и одновременный рост импорта наукоемкой продукции.

2. Невысокая степень конкурентоспособности российских товаров и услуг при сравнительно высокой стоимости, что, в свою очередь, зависит от высокой себестоимости продукции в условиях постоянного роста внутренних цен, в т.ч. на энергоносители.

3. Отсутствие сертификации системы контроля качества у большинства российских производителей в соответствии с международными требованиями, а также отсутствие сертификации на производимую продукцию, позволяющую осуществлять ее поставки в страны ЕС.

4. Отсутствие государственной программы финансовой и технической поддержки сертификации российских товаров, включая сертификацию заводских систем контроля качества продукции по стандартам ИСО.

5. Слабое развитие сети гарантийного и сервисного обслуживания машин у большинства российских предприятий, что не позволяет им наращивать объемы поставок, которые нашли или могли бы найти сбыт на рынке Венгрии.

6. Отсутствие заинтересованности российских производителей в экспортных поставках вследствие постоянного повышения отпускных цен на внутреннем рынке, наличие проблем с возвратом НДС в соответствии с действующим законодательством.

7. Ориентирование многих российских экспортеров преимущественно на рынки слаборазвитых стран, что ведет к дальнейшему техническому и технологическому отставанию от мирового уровня

и вытеснению России с рынков стран ЕС, в т.ч. и Венгрии.

8. Образование дефицита средств на закупку комплектующих за границей для российских заводов в условиях сокращения экспорта, невозможность получения в России дешевых кредитов для финансирования экспортных производств.

9. Недостаточное финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на предприятиях.

10. Отсутствие господдержки проектам, направленным на производство продукции высокой степени обработки, отвечающей самым современным требованиям.

11. Подмена стимулирования выпуска современной российской техники проведением политики «защиты» производителя путем введения повышенных таможенных пошлин на импортную продукцию, что позволяет отечественным производителям работать в условиях отсутствия жесткой конкурентной среды.

12. Низкие темпы развития кооперационного сотрудничества российских и венгерских предприятий, крайне ограниченная координация совместных действий на рынках третьих стран.

13. Пассивность как российских, так и венгерских производителей в проведении рекламы своей продукции, участии в проводимых международных выставках и ярмарках.

14. Отсутствие опыта участия российских предприятий и организаций в международных тендерах на поставки товаров и оказание услуг, отсутствие возможностей предоставления кредитов или иных форм финансирования тендерных проектов.

15. Определенная пассивность российского бизнеса к инвестициям в ключевые отрасли промышленности, пока еще недостаточно благоприятные условия для развития малого и среднего предпринимательства в России.

Импорт машинотехнической продукции из Венгрии имеет меньше проблем, чем экспорт, и развивается более успешными темпами. Рост объемов венгерского экспорта в отчетном периоде, главным образом, является результатом привлечения страной значительных инвестиций в предыдущий период со стороны транснациональных корпораций, развернувших в стране новые производства на базе своих филиалов.

Основными путями решения указанных проблем экспорта машинотехнической продукции в Венгрию, а также создания более благоприятных условий для импорта, могли бы быть следующие меры:

- с учетом имеющегося опыта российских предприятий (ГАЗ, «Камаз» и др.) следует расширять создание в Венгрии сборочных производств или кооперации с целью производства продукции, отвечающей современным требованиям;

- разработать механизмы финансовой поддержки российских предприятий, участвующих в кооперационных проектах, совместно с уполномоченными банками отработать схему льготного кредитования; активизировать работу по подготовке прототипов российских грузовых автомобилей к сертификации по требованиям «Евро-3», используя имеющийся опыт сертификации Камазов на венгерском рынке;

- распространять практику создания консорциумов с местными фирмами для повышения эф-

фактивности участия в объявляемых тендерах, своевременно и полно информировать по данным вопросам заинтересованные инстанции в РФ; пропагандировать объединение нескольких производителей для создания сети гарантийных и послегарантийных мастерских, организации дилерской сети, отработать формы финансовой поддержки такой работы;

- разработать государственную программу стимулирования российских производителей к выпуску продукции, отвечающей западным требованиям, проведения ее аттестования/сертификации по нормам ЕС; с целью минимизации финансовых затрат по участию в международных выставках, организовывать совместные экспозиции единым российским стендом с привлечением нескольких производителей и предпринимателей;

- проводить работу по анализу рынков отдельных товаров по различным местным рынкам, определяя перспективность и конкурентоспособность российских товаров на них; содействовать заключению соглашений о сотрудничестве между банковскими структурами России и страны пребывания, привлечению государственных банков и страховых компаний, коммерческих банков страны пребывания к финансированию экспортно-импортных операций;

- содействовать в определении отраслей машиностроения, которые способны обеспечить быструю отдачу от капиталовложений, выработке предложений по формам поддержки и стимулирования инвестиций в эти отрасли; содействовать устранению избыточных барьеров доступа зарубежных производителей на российский рынок, обеспечению беспопытного ввоза машин и оборудования инвестиционного назначения, аналоги которого в России не производятся;

- содействовать предоставлению налоговых и таможенных льгот для компаний, создающих свои филиалы, совместные производства, сбытовую сеть за рубежом; содействовать освобождению на некоторое время (до нескольких лет) от налогов инвестиций, направленных на развитие экспортных производств;

- разработать и ввести упрощенный порядок оформления виз при наличии приглашения от местной фирмы и подтверждения о бронировании гостиницы; стимулировать инвестиции, направленные на создание производств, обеспечивающих переход от поставок продукции низкой степени переработки на продукцию более глубокой степени переработки.

Отдельные предприятия, созданные на венгерской территории с участием российского капитала, ранее поставлявшие значительные объемы машиностроительной продукции в Венгрию, свернули свою основную деятельность. Такие предприятия, как «ГАЗИмпекс», ОАО «Автоэкспорт», ООО «Хунгаро-Лада», «Трактороэкспорт Будапешт» оказались неконкурентоспособными на венгерском рынке и фактически вытеснены с него иностранными конкурентами. Этот факт является зеркальным отражением структуры экспорта российских товаров в Венгрию, в котором доля продукции машиностроения занимает незначительный удельный вес.

Совместное предприятие «ГАЗИмпекс», которое на протяжении нескольких лет осуществляло

поставки на венгерский рынок автомобильной техники Горьковского автозавода (ГАЗ), фактически прекратило свою хозяйственную деятельность. Российский учредитель ГАЗ не может предложить на венгерский рынок современный грузовой автомобиль, удовлетворяющий требованиям ЕС по экологии.

Аналогичное положение у совместного предприятия ООО «Хунгаро-Лада», созданного Волжским автозаводом (ВАЗ), которое импортирует в Венгрию автомобили семейства ВАЗ. Технический уровень автомобилей, предлагаемых венгерскому потребителю, продолжает значительно отставать от конкурентов, из-за чего спрос на российские автомобили не превышает символическую величину в 200 ед. в год.

Подобная ситуация и у совместного предприятия «Интерус», деятельность которого связана с поставкой в Венгрию и третьи страны тракторной техники двух российских тракторных заводов: ОАО «Владимирский тракторный завод» и ОАО «Липецкий тракторный завод». Вследствие нестабильной работы заводов, из-за частой смены руководства и собственников, а также низкого технического уровня предлагаемой российской техники, объемы продаж российских тракторов на рынке ВР сократились до минимума и составили 35 ед. в 2006г. В фев. 2006г. на прошедшей в г.Будапеште традиционной международной выставке «Агро+Машэкспо» российская сельскохозяйственная техника была представлена тракторами модельного ряда «Торнадо» Владимирского и Липецкого тракторных заводов, которые выставлялись на экспозиции СП «Интерус».

На рынке удобрений в Венгрии действует посредническое ООО «Агрохимтрансак», являющееся совместным предприятием с российской долей в 49% в лице «Агрохимэкспорта» и «Агрохиминвеста». Предприятие создавалось с целью обеспечения приема на свои складские помещения поступающих из России удобрений, их упаковки и последующей реализации. После завершения действия ограничительных мер по ввозу российских минеральных удобрений, принятых венгерской стороной несколько лет назад, предприятие активизировало свою деятельность.

В 2006г., из-за тяжелого финансового положения венгерского участника (АО «Трансэлектро»), российской стороной (РАО «ЕЭС») приостановлена реализация проекта строительства тепловой электростанции в г.Астрахани стоимостью 90 млн.долл.

Неблагоприятные объективные условия не дали возможности реализации имевшихся у Камского автозавода (Камаз) планов по созданию СП по производству современных грузовых автомобилей (самосвалов, лесосортировщиков, малотоннажных автомобилей для внутригородских перевозок) совместно с венгерской фирмой «Раба Мотор». В связи с банкротством в 2006г. венгерского участника проект реализован не был. Российский партнер был вынужден обратиться к немецким фирмам с аналогичным проектом.

Нанотехнологическое сотрудничество. Во время визита премьер-министра Венгрии Ф.Дюрчана в Москву 18 фев. 2005г. был подписан протокол о намерениях «О российско-венгерском сотрудничестве в области защиты информации и нанотехнологий». Этот документ заложил основу для

дальнейшего интенсивного сотрудничества в области высоких технологий.

В результате проведенных в течение 2005г. встреч и переговоров были сформулированы перспективные темы сотрудничества. Данные темы обсуждались членами Рабочей группы по инфокоммуникационным технологиям и инновациям в рамках Российско-венгерской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству. Первое совместное заседание Рабочей группы состоялось в янв. 2006г. в Будапеште. Во время заседания были рассмотрены все вопросы, касающиеся состояния и направлений нанотехнологического сотрудничества, был обсужден и подготовлен проект совместного российско-венгерского документа, определяющего основы долгосрочной государственной поддержки развития нанотехнологического направления в целях скорейшего достижения обеими сторонами эффективных результатов. Было принято решение о скорейшей подготовке данного документа с целью его подписания во время визита президента РФ В.В.Путина в Венгрию в конце фев.-начале марта 2006г.

Программа российско-венгерского сотрудничества в области нанотехнологий была подписана 28 фев. 2006г. сопредседателями МПК министром информационных технологий и связи России Л.Д.Рейманом и министром экономики и транспорта Венгрии Я.Кока.

Координация исполнения Программы в рамках Российско-венгерской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству была возложена на российско-венгерскую рабочую группу по инфокоммуникационным технологиям и инновациям.

Основой всего нанотехнологического проекта являются разработки российской компании НТ МТД, которая предлагает свои нанотехнологические методы, а также мощные наномикроскопы. В кооперации с НТ МТД выступают другие российские участники: группы предприятий «Биос», «Литех», Российский центр нанотехнологий в Курчатовском институте и другие. Помимо самого оборудования российская сторона предлагает венгерским партнерам обучение всему комплексу работ с нанотехнологическим оборудованием, поддержку участия российских ученых в проводимых в рамках данного проекта исследованиях и разработках.

Венгерская сторона проинформировала, что в дополнение к государственному финансированию в Мишкольце администрацией города принято решение о поддержке «нанотехнологического проекта», о выделении значительных денежных средств на создание и развитие нанотехнологического инновационного парка в г. Мишкольце. Помещение для нанотехнологического института площадью 2000 кв.м. будет построено к концу 2007г. Венгерская сторона в ходе переговоров подчеркнула готовность без промедления начать совместные работы по таким темам, как: производство жидкого инсулина; производство бета-каротина.

Директор Фонда им. Золтана Бая профессор Янош Хайт одновременно руководит таким научным направлением как «Нанометрология». Это направление работ подразумевает гармонию наностандартов, формирование необхо-

димого парка «нанооборудования». Закуплен ряд приборов, поставляемых российской фирмой НТ МТД. Планируются последующие закупки. По оценке венгерской стороны оборудование фирмы НТ МТД по своим основным характеристикам превосходит зарубежные (американские) аналоги.

Продвижение российских технологий по обработке воды. Российская фирма НПО «Лит» продолжила в 2006г. активную деятельность по внедрению в Венгрии производимого ими оборудования ультрафиолетового (УФ) обеззараживания воды. В конце мая в Венгрии работала делегация НПО «Лит» (г.Москва) во главе с главным конструктором предприятия. Российская сторона провела переговоры с Водоканалом Балатона по вопросу монтажа и запуска своего оборудования для ультрафиолетовой обработки сточной воды на одном из очистных сооружений в районе озера Балатон. Под руководством специалистов «Лита» была начата установка и сборка оборудования.

22 июня специалисты «Лита» успешно завершили работы по монтажу и запуску оборудования для ультрафиолетовой обработки сточной воды на одном из очистных сооружений в районе озера Балатон. Впервые в Венгрии на завершающем этапе очистки сточных вод будет использоваться оборудование такого типа. Его использование позволит, в соответствии с предписаниями ЕС, улучшить качество окружающей среды, что особенно важно в зоне крупнейшего в Европе озера Балатон.

В дек. 2006г. после длительных испытаний и ряда переговоров был заключен контракт с водоканалом г.Будапешта на поставку значительной партии оборудования фирмы «Лит».

Продукция НПО «Лит» является конкурентоспособной, разработки защищены международными патентами. С 2007г., ЕС выделяет значительные средства на модернизацию системы водоснабжения и канализации в Венгрии. Возникают большие объемы работ, что дает возможность российским фирмам, производящим качественное оборудование, успешно участвовать в проводимых тендерах.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Венгерское подразделение японской машиностроительной компании Suzuki Motor планирует сократить 1,2 тыс. рабочих мест на заводе в г. Эстергом на севере страны. Более точные сведения о предстоящих сокращениях, а также их сроки будут обнародованы в течение дек., передает (С) Associated Press со ссылкой на представителей компании.

На заводе трудятся 5,3 тыс.чел. Ожидается, что годовой выпуск автомобилей на венгерском предприятии в 2008г. составит 282 тыс.ед., что ниже запланированных ранее 300 тыс.ед. В 2009г. на заводе в г. Эстергом планируется выпустить 210 тыс. автомобилей.

Чистая прибыль Suzuki Motor Corp. за I пол. 2008/9 фин.г., завершившееся 30 сент. с. г., снизилась на 26% – до 34,23 млрд. иен (348 млн.долл.) по сравнению с 46,07 млрд. иен (469 млн.долл.), полученными за аналогичный период годом ранее. RosInvest.Com, 1.12.2008г.

Вьетнам

Судостроение, машиностроение

– Брянский машиностроительный завод завершил выполнение заказа судостроительной компании Vinashin (Вьетнам) по изготовлению семи судовых двигателей ДБ62 (6S50MC-C по классификатору MAN B&W).

Контракт на поставку семи дизелей БМЗ модели ДБ62 в адрес Vinashin был заключен в июне 2005г. Судовые двигатели, которые поставлялись во Вьетнам в рамках контракта, имеют ряд особенностей. От дизелей предыдущих поколений (ДБ42, ДБ56) они отличаются меньшими размерами при большей мощности (12900 л. с.). Двигатели оснащены принципиально новой системой управления с электронным регулятором частоты вращения нового поколения, в конструкции применена новая система снижения вибраций, изменена конструкция маховика.

В рамках контракта в 2006г. Vinashin получила два двигателя ДБ62, в текущем году изготовлены еще пять дизелей и все они уже отправлены заказчику. www.metalinfo.ru, 11.12.2007г.

Гана

Судостроение, машиностроение

– Торгово-сервисная компания «Четра – Промышленные машины» («Четра-ПМ») в рамках расширения сотрудничества с компаниями стран Африки заключила контракт на поставку партии российских бульдозеров и тракторов для Ганы, сообщается в пресс-релизе компании.

«Согласно условиям контракта в нояб.-дек. 2008г. в Гану будут отгружены бульдозеры Четра Т11, Четра Т15, Четра Т20, Четра Т35, новейший бульдозер Четра Т40 и трактор ЛТЗ-60, произведенные предприятиями крупнейшего российского машиностроительного холдинга «Концерн «Тракторные заводы», – говорится в сообщении.

В начале 2009г. в Гане откроется сервисный центр и склад комплектующих «Четра-ПМ» на базе компании-агента West African Equipment.

«Интерес к продукции «Четра» обусловлен реализуемыми крупными проектами в Западной Африке. Развивающаяся инфраструктура стран Африки благоприятствует спросу на тяжелую промышленную технику, а Гана – одно из ключевых государств, находящееся в нефтегазоносном районе Гвинейского залива», – приводятся в сообщении слова директора регионального центра продаж по странам Африки Андрея Оржебовского.

Как сообщает пресс-служба компании, бульдозерно-рыхлительная и трубоукладочная техника «Четра» способна эффективно действовать в самых неблагоприятных условиях. Трубоукладчики, бульдозеры, погрузчики, произведенные на ведущих предприятиях Концерна «Тракторные заводы», востребованы в нефтегазовой, угольной, горнодобывающей, золотодобывающей отраслях, а также на железных дорогах и в дорожном строительстве. РИА «Новости», 31.10.2008г.

Германия

Машиностроение

В 2007г. мировой выпуск машин и оборудования достиг 1350 млрд. евро (в 2006г. – 1270 млрд.).

Выпуск продукции в 10 основных странах-производителях, млрд. евро

	2006г.	2007г.
США.....	271	257
ФРГ.....	180	207
КНР.....	150	190
Япония.....	174	170
Италия.....	73	78
Франция.....	49	52
Респ. Корея.....	40	42
Великобритания.....	36	39
Бразилия.....	-	25
Канада.....	22	21

Выпуск машин и оборудования в регионах, %

	2006г.	2007г.
Европа.....	41	42
Стран-члены ЕС (27).....	-	38
ФРГ.....	14	15
Азия.....	33	34
КНР.....	12	14
Япония.....	14	13
Сев. Америка.....	23	21
США.....	21	19

ФРГ занимает второе место (после США) по выпуску машин и оборудования. Однако по темпам роста оборота германские машиностроительные компании значительно опережают своих американских конкурентов. Если в США в 2007г. выпуск машинотехнической продукции снизился на 5% по сравнению с пред.г., то в ФРГ прирост достиг 14%. В результате доля США в мировом выпуске машин и оборудования уменьшилась с 21 до 19%, а ФРГ – выросла с 14 до 15%.

Машиностроение является основным источником занятости в обрабатывающей промышленности ФРГ.

В 2007г. оборот (I, млрд. евро) и число занятых (II, тыс.)

в ведущих отраслях обрабатывающей промышленности ФРГ

	I	II
Автомобилестроение.....	293	744
Общее машиностроение.....	190	914
Электротехническая промышленность.....	175	795
Химпром.....	140	419
Пищепром.....	132	496

В 2002-07гг. минимальный уровень занятости в машиностроении ФРГ наблюдался в середине 2005г. (860 тыс.чел.). В 2007г. занятость в этой отрасли увеличилась на 50 тыс. (рекордный показатель), а в 2008г. оценка прироста числа новых рабочих мест (VDMA) первоначально равнялась 10 тыс., однако уже в янв. 2008г. на предприятиях отрасли появилось 7 тыс. новых рабочих мест и сейчас прогноз роста занятости на 2008г. составляет 20 тыс.

Приток заказов на машины и оборудование германским фирмам в 2003г. на 2% превысил уровень пред.г., в 2004г. прирост составил (%) 10, 2005г. – 6, а 2006г. и 2007г. – по 16. В марте и мае 2008г. приток заказов снижался по сравнению с предыдущим месяцем соответственно на 5 и 12%, причем падение наблюдалось как на внутреннем, так и на экспортном рынках. Тем не менее VDMA (как и раньше) считает, что в 2008г. выпуск машин и оборудования в стране на 5% превысит уровень пред.г.

Машины и оборудование из ФРГ пользуются устойчиво высоким спросом на мировом рынке. В конце окт. 2007г. портфель заказов у германских машиностроительных компаний обеспечивал загрузку их предприятий в течение 6,3 месяца. В 2007г. коэффициент использования производственных мощностей машиностроения ФРГ достиг 92% (рекордный показатель).

ФРГ является ведущим мировым экспортером машин и оборудования, а доля экспорта в производстве указанной продукции в стране в 2007г. превышала 75%. В 2007г. экспортные поставки продукции машиностроения из ФРГ равнялись 135,8 млрд. евро, а географическая структура экспорта характеризовалась следующими данными (%): Европа — 61, АТР — 22,4, Северная Америка — 10,1, Латинская Америка — 3,6, Африка — 2,5.

В 2007г. экспортные поставки машин и оборудования из ФРГ в основные страны-импортеры (I — млрд. евро, II — % к пред.г.)

	I	II
США	12,6	95,4
КНР	9,5	107,5
Франция	9,3	109,3
Италия	7	114,5
Великобритания	6,7	115,1
Россия	6,5	123,5
Австрия	5,7	112,9
Испания	5,5	118,5
Нидерланды	5,1	117,6
Польша	4,2	126,4

БИКИ, 18.9.2008г.

Станкостроение

По оценке Союза германских станкостроительных компаний VDW (Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken), в 2007г. выпуск станков и КПО в ФРГ в стоимостном выражении на 15% превысит уровень. Неуклонный рост производства в германском станкостроении продолжается с 2004г. Этот рост обусловлен высокой инвестиционной активностью в основных потребляющих отраслях машиностроения ФРГ, а также устойчивым спросом на германское МОО на основных экспортных рынках.

В янв.-июне 2007г. приток заказов у немецких станкостроительных компаний на 40% превысил уровень соответствующего периода. Спрос на внутреннем рынке увеличился на 31%, а экспортный — на 45%; 70% продукции германского станкостроения поставляется на экспорт.

В середине 2007г. портфель заказов у германских станкостроительных компаний обеспечивал загрузку их мощностей в течение 7,3 месяца; коэффициент загрузки предприятий отрасли равнялся 94,5%. По мнению VDW, перспективы развития отрасли в 2008г. являются весьма благоприятными, однако немецким компаниям следует уделять особое внимание повышению технологической гибкости выпускаемого оборудования (при сохранении высокой производительности), а также расширять объем предоставляемых клиентам услуг.

В середине текущего десятилетия наиболее высокими темпами закупки металлообрабатывающего оборудования из ФРГ расширяют страны Восточной Европы, а также Россия и КНР.

Экспортные поставки станков и КПО в основные страны-импортеры, (I — янв.-июнь 2006г., II — янв.-июнь 2007г.), в млн. евро

	I	II
КНР	351	458
США	340	290
Италия	156	217
Россия	136	193
Австрия	191	185
Польша	72	118
Индия	92	113
Венгрия	50	94

Компания Heller Maschinenfabrik сообщает о росте притока заказов из КНР, Индии и России. уровень спроса на продукцию компании в янв.-июне 2007г. уменьшился на 15% по сравнению с соответствующим периодом. Основными клиентами Heller Maschinenfabrik в США являются автомобилестроительные фирмы, которые сталкиваются с трудностями. Немецкая компания располагает производственными мощностями в США и не испытывает особых сложностей из-за высокого курса евро по отношению к долл.

Для Trumpf-Gruppe (крупнейшая станкостроительная фирма ФРГ), располагающей собственным предприятием в США, низкий курс долл. также не является серьезной проблемой. Германскую фирму беспокоит слабость иены, что способствует укреплению позиций японских конкурентов на рынке ФРГ.

Перспективным экспортным рынком для Trumpf является Индия. С окт. 2006г. в этой стране действует дочерняя фирма Trumpf, а ее продажи в янв.-июне 2007г. удвоились по сравнению с соответствующим периодом 2006г.

В текущем десятилетии в продажах станков и КПО в ФРГ наблюдается рост доли импортной продукции. В янв.-июне 2007г. ее поставки в страну увеличились на 33% по сравнению с тем же периодом.

Ведущими поставщиками станков и КПО в ФРГ являются Швейцария и Япония; в I пол. 2007г. экспорт из этих стран равнялся соответственно 499 млн. и 248 млн. евро. Крупным швейцарским экспортером является компания Technica AG, продукция которой предназначается преимущественно для германских автомобилестроительных фирм. БИКИ, 22.12.2007г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Немецкая производственная группа Siemens сообщила о чистом убытке в 2,42 млрд. евро в IV кв. 2008 фин.г. по сравнению с убытком в 74 млн. евро в аналогичном периоде пред.г.

Аналитики предсказывали убыток в 1,854 млрд. евро. На сумму убытка повлияли 3,9-миллиардные расходы на реструктуризацию и судебные издержки, связанные с расследованием случаев взяточничества сотрудниками Siemens.

Выручка компании выросла на 7% до 21,65 млрд. евро, а объем новых заказов увеличился на 4% до 22,21 млрд., превысив прогнозы, составлявшие 21,68 млрд.

Siemens подтвердил прогноз на 2009 фин.г., предполагающий прибыль в 8-8,5 млрд. евро. Reuters, 13.11.2008г.

— Германская фирма Schmidt Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH наладит производство специальной дорожной техники в г. Новоуральск на заводе ЗАО «Автомобили и моторы Урала»

(«Амур»); производство первых образцов намечено на I пол. 2009г. Подписанный сторонами протокол о намерениях предусматривает организацию производства и обслуживания специальной коммунальной и дорожной техники. В конце 2008г. должна начаться разработка дорожной и коммунальной техники на базе шасси грузовых автомобилей, производимых заводом «Амур», с использованием агрегатов и навесного оборудования фирмы Schmidt.

Представители германского Союза производителей с/х техники и оборудования – VDMA Landtechnik дали высокую оценку предприятиям, входящим в российские концерны «Тракторные заводы» и «Аг-ромашхолдинг», а также ОАО «ПО «Алтайский моторный завод» («АМЗ»). В сент. 2008г. они ознакомились с технологическими возможностями российских предприятий и обсудили возможности сотрудничества. По заявлению президента союза Г. Мершрота, Сибирь представляет для западных партнеров огромный интерес и рассматривается как рынок будущего. БИКИ, 25.10.2008г.

– На верфях в северогерманских г.г. Варнемюнде и Висмар намерены приступить к производству ледоколов и танкеров для России. Об этом заявил председатель правления компании «Вадан ярдс» Том Айнертсен, сообщает b-port.com.

Группа компаний «Вадан» принадлежит российской государственной инвестиционной компании FLC West, лизинговый портфель которой составляет 1,5 млрд.долл. Для этого FLC West за 290 млн. евро приобрела у норвежской судостроительной компании «Акер ярдс» две немецкие верфи в Висмаре и Варнемюнде, а также судостроительную компанию в Николаеве (Украина).

Немецкие судостроители предполагают развивать сотрудничество с украинскими коллегами в целях производства судов специального назначения преимущественно для российского флота. Среди них – ледоколы и танкеры, способные передвигаться в водах Арктики.

В планы немецких судостроителей входит также производство плавучих платформ для добычи нефти и газа со дна моря в северных регионах. Предполагается также исполнять заказы строителей морских ветряных энергетических парков по производству оборудования для ветроэнергетики. На двух немецких верфях занято 2 тыс. 400 сотрудников.

К сфере интересов российской компании FLC West, которая зарегистрирована в Люксембурге, относятся инвестиции в стратегических отраслях, судостроении и грузоперевозках. 50% ее капитала являются собственностью компании FLC. Остальные 50% принадлежат частной инвестиционной компании «Адмирал Инвестмент ЛТД», зарегистрированной на Кипре. Ее владельцами являются частные акционеры FLC. Росбалт, 3.10.2008г.

– Немецкий промышленный конгломерат Siemens провел переговоры с государственными инвестиционными фондами из России, стран Персидского залива и прочих регионов с тем, чтобы расширить инвестиционную базу, сообщила в четверг газета Financial Times со ссылкой на финдиректора компании.

По словам финдиректора Джо Кезера, немецкая промышленная группа «очень приветствует активное участие» подобных фондов в своей дея-

тельности. «Мы открыты для всех, кто захочет примкнуть к нам в качестве инвестора», – приводит газета слова Кезера.

Как пишет газета, участие зарубежных инвестфондов в одном из крупнейших промышленных предприятий Германии может стать предметом политических разногласий. Далеко не все политики приветствуют все возрастающее влияние иностранных фондов в деятельности принципиально важных для экономики компаний. В качестве альтернативы Siemens может расширить бизнес в наиболее бурно развивающихся странах.

По данным газеты, на гендиректора Siemens Петера Лешера произвела огромное впечатление сделка, заключенная в июле американской компанией General Electric с инвестфондом Mubadala, контролируемым правительством Объединенных Арабских Эмиратов.

Mubadala купил долю в GE и вместе с финансовым подразделением компании создает СП на Ближнем Востоке. Рейтер, 28.8.2008г.

– По сообщению Financial Times, германский промышленный конгломерат Siemens планирует уволить к 2010г. 17,2 тыс. своих сотрудников с тем, чтобы более эффективно конкурировать с такими соперниками, как General Electric (США), и противостоять экономическому спаду. Это будут одни из наиболее масштабных увольнений в истории группы, которые могут возобновить в ФРГ дебаты по поводу неправомерности таких решений компаниями, получающими рекордные прибыли (как Siemens по итогам 2007г.).

1/3 намеченных конгломератом увольнений придется на ФРГ и еще 1/3 – на другие страны Европы. В целом на предприятиях Siemens (они имеются в 190 странах) работает в наст.вр. 430 тыс.чел.

Аналитики называют указанные намерения П. Лошера (первого за 161г. аутсайдера, возглавившего Siemens) самыми смелыми из уже принятых им решений. Они будут содействовать значительному росту доходов группы в расчете на одного занятого, которые у нее в наст.вр. в 2 раза меньше, чем у General Electric. В недавнем письме акционерам П. Лошер указал, что намеченные увольнения приобретают особое значение сейчас, когда риски для мировой экономики значительно увеличились из-за быстро растущих цен на энергоносители и сырье, а также вследствие кризиса на финансовых рынках США.

Руководство группы надеется избежать принудительных увольнений, хотя и не исключает их. Работы лишатся 12 тыс. административных сотрудников, остальные 6 тыс. рабочих мест будут ликвидированы в результате реструктуризации различных производственных подразделений, и прежде всего транспортного, включающего поездку и трамваи.

Увольнения являются частью плана П. Лошера по реформированию конгломерата после скандала со взятками на сумму 1,3 млрд. евро, который привел к отставке бывшего президента и председателя правления. Новый руководитель практически полностью обновил совет директоров, изменил структуру управления и отменил ряд прежних табу, в частности на выкуп акций Siemens. В одном из недавних интервью Financial Times П. Лошер заявил о том, что среди менеджеров группы «слишком много немцев, представителей белой расы и мужчин». Это заявление явилось поводом

для разразившейся в ФРГ дискуссии о месте и значении женщин в управлении бизнесом. Известно, что в 30 ведущих германских компаниях на руководящих постах нет ни одной женщины. БИКИ, 24.7.2008г.

— Немецкий концерн Siemens AG и российское предприятие ОАО «Группа Е4» подписали соглашение о намерениях в рамках реализации будущих совместных проектов на территории России. Свои подписи под документом поставили: президент, председатель правления концерна Siemens AG П. Лешер, президент Siemens в России, вице-президент Siemens AG Д. Меллер, председатель совета директоров ОАО «Группа Е4» М. Абызов и гендиректор ОАО «Группа Е4» П. Безукладников. Ранее уже были заключены соглашения по реализации ряда совместных проектов. Стороны подписали соглашение о поставке оборудования на Ставропольскую ГРЭС в янв. 2008г. При реализации «Группой Е4» проекта по строительству 4 энергоблока на Пермской ГРЭС основным поставщиком оборудования также выступит компания Siemens. www.economy.gov.ru, 15.7.2008г.

— Немецкий промышленный конгломерат Siemens во вторник намерен объявить о планах реструктуризации, предусматривающих сокращение числа рабочих мест на 4%, сообщили близкие к компании источники.

Siemens хочет сократить 17.150 сотрудников, чтобы выполнить план по сокращению расходов на 1,2 млрд. евро (1,9 млрд.долл.) к 2010г. Источники указали, что компания вскоре опубликует соответствующее заявление.

Председатель правления Петер Лешер, который последовательно сокращает расходы с момента вступления в должность год назад, на прошлой неделе заявил, что настала пора «защитить компанию» на фоне «первых облаков на небе экономического цикла».

«Это тем более важно сделать именно сейчас, когда возросли риски для мировой экономики из-за удорожания сырья, роста цен на энергоносители и кризиса на финансовом рынке США. Надо признать, что в течение ближайших нескольких месяцев мы будем ощущать это все сильнее и сильнее», — написал Лешер в письме сотрудникам компании две недели назад.

Siemens поставил перед собой задачу в течение двух лет сократить расходы на продажи, административные ресурсы и прочие нужды на 1,2 млрд. евро — отчасти за счет уменьшения количества подразделений. В общей сложности в компании работают 400.000 чел. Рейтер, 8.7.2008г.

— Флагман германской индустрии концерн Siemens приступает к сокращению до 2010г. 16750 рабочих мест, в т.ч. 5250 — в ФРГ. Об этом объявлено в мюнхенской штаб-квартире концерна. «Мы видим первые тучи на небе делового цикла и поэтому готовим Siemens к изменению погодных условий. Нам придется стать более эффективными, в т.ч. в административной области», — предупредил в опубликованном на днях заявлении председатель правления концерна Петер Лешер.

На Siemens в десятках странах мира сейчас работают 435 тыс.чел., из которых 136 тыс. трудятся в ФРГ. Фоном, на котором концерн приступает к сокращению персонала, остается продолжающийся коррупционный скандал в связи с дачей взяток его бывших менеджеров, обеспечивавших сбыт

продукции Siemens за границей, в связи с чем ему грозят новые многомиллионные штрафы и судебные разбирательства. Прайм-ТАСС, 8.7.2008г.

— В Москве прошла пресс-конференция, посвященная открытию в столице России филиала Союза немецких машиностроителей (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. — VDMA). В пресс-конференции приняли участие президент VDMA М. Виттенштайн, управляющий VDMA Х. Хессе, гендиректор представительства VDMA в Москве О. Ганчева.

VDMA, созданный в 1892г., является некоммерческой организацией, финансируемой исключительно за счет членских взносов его участников. Членами Союза являются 3 тыс. предприятий Германии, работающие в области машиностроения и производства оборудования или в соответствующем секторе услуг. Союз предлагает своим членам обширный спектр услуг и представляет интересы отрасли в отношениях с политическими и общественными структурами. VDMA имеет филиалы в Китае, Индии, Японии, а теперь и в России, и, таким образом, поддерживает своих членов на важнейших зарубежных рынках.

Одна из задач филиала Союза в Москве — поддерживать и развивать немецко-российское сотрудничество в области машиностроения и производства оборудования. Как заявил М. Виттенштайн, «московское представительство является связующим звеном взаимодействия германских и российских государственных органов власти, союзов и предприятий».

Россия занимает 6 место среди важнейших стран-импортеров продукции немецкого машиностроения. Только в 2007г. поставки машин и оборудования из Германии увеличились на 23,5% и составили 6,5 млрд. евро.

По словам М. Виттенштайна, машины и оборудование, произведенные в Германии, вносят значительный вклад в модернизацию российской промышленности. Согласно данным немецких экспертов, 25% импортируемых Россией машин и оборудования поступают в страну именно из Германии.

Президент VDMA в своем докладе отметил, что, как показало развитие российского рынка, в 2007г. в первую очередь были востребованы строительные машины и оборудование для производства строительных материалов, оборудование для пищевой промышленности и производства упаковочных материалов, с/х техника. Большим спросом также пользовались немецкие металлообрабатывающие станки, подъемно-транспортное оборудование, горнодобывающая техника.

«Производители упаковочных материалов в Российской Федерации», — отметил М. Виттенштайн, — осуществляют соответствующие инвестиционные проекты, чтобы улучшить свои позиции на рынке и конкурировать в технической сфере с импортной продукцией. При этом надежными партнерами для них являются немецкие производители упаковочного оборудования. Со своим инновационным техническим «ноу-хау» они в состоянии индивидуально выполнить все пожелания заказчика. Уже много лет Германия является важнейшим торговым партнером России именно по упаковочному оборудованию. Только в 2007г. в Россию было поставлено данного оборудования почти на 389 млн. евро. Это лишь единичный при-

мер разнообразной палитры продукции немецкого машиностроения».

Согласно прогнозам немецких экономистов, до 2015г. поставки оборудования из Германии в Россию будут ежегодно расти в среднем на 12%. По мнению М. Виттенштайна, «с точки зрения немецкого машиностроения, Россия в будущем станет одним из самых динамично развивающихся рынков сбыта».

Более 100 фирм-членов Союза немецких машиностроителей открыли свои филиалы в России, и их число растет с каждым годом. Президент «VDMA» подчеркнул: «Наша цель состоит в том, чтобы и дальше укреплять сотрудничество между немецкими и российскими производителями. Мы надеемся, что это будет способствовать еще большему расширению российско-германских связей в области машиностроения». Е. Л. Майорова. БИКИ, 5.7.2008г.

— Современный период развития машиностроения ФРГ является самым благоприятным с середины прошлого века, причем такая ситуация сохранится и в течение ближайших десятилетий. Из 31 отрасли машиностроения в 17 немецкие поставщики являются мировыми лидерами; в 2006г. суммарный оборот фирм ФРГ равнялся 185 млрд. евро.

В конце 2006г. коэффициент загрузки производственных мощностей немецких машиностроительных предприятий составлял 92% против 83% в 2003г. (минимальный уровень в текущем десятилетии; оптимальным считается уровень в 86-88%). В 2006г. приток заказов на продукцию машиностроения в ФРГ увеличился на 17% по сравнению с пред.г., причем в ряде отраслей этот показатель был значительно высоким (например, в станкостроении — на 31%). В результате сроки поставки машин и оборудования германскими компаниями увеличились вдвое, а для специальной продукции, в частности отливок сложной конфигурации — до 18 месяцев.

С середины текущего десятилетия в машиностроении ФРГ наблюдается интенсивный рост занятости. В начале 90гг. у германских машиностроительных фирм насчитывалось 1 млн. занятых, в конце 2005г. — 862 тыс. а в конце сент. 2007г. — 929 тыс., т.е. в 2005-07гг. число занятых увеличилось на 70 тыс.

Особенно остро в машиностроении ФРГ ощущается нехватка инженеров, число которых в конце 1998г. равнялось 114,4 тыс., 2001г. — 130,9, 2004г. — 139,8, а в середине 2007г. — 148,2 тыс. В течение указанного периода доля инженерного персонала в общем числе занятых на машиностроительных предприятиях ФРГ выросла с 14 до 18%.

Согласно результатам опроса, проведенного VDMA, летом 2007г. 70% немецких поставщиков машин и оборудования сообщили о заинтересованности в найме инженеров; в конце 2007г. у этих фирм насчитывалось 7-8 тыс. инженерных вакансий. 75% компаний ожидают дальнейшего роста спроса на инженерный персонал в течение ближайших четырех лет.

С середины текущего десятилетия в ФРГ наблюдается улучшение финансовых показателей у машиностроительных компаний. Так, согласно результатам опроса, проведенного Бундесбанком, в 2005г. доля собственных средств в совокупном капитале у германских машиностроительных ком-

паний составляла 25%, причем у 1/3 предприятий, прежде всего небольших, данный показатель не достигал 10%. В 2007г. доля собственных средств превысила 33%. В этой связи немецкие банки проявляют растущую заинтересованность в привлечении фирм — производителей машин и оборудования в качестве своих клиентов.

В 2002-03гг. прибыль до вычета налогов у машиностроительных компаний в среднем не превышала 3%, что является недостаточным для такой капиталоемкой отрасли как машиностроение. В 2006г. данный показатель составлял 8%.

ФРГ является ведущим мировым экспортером машин и оборудования. В 2006г. структура мирового экспорта указанной продукции характеризовалась следующими данными (%): ФРГ — 19,2, США — 12,7, Япония — 11,8, Италия — 9,1, КНР — 6,1, Франция — 4,8, Великобритания — 4,4, прочие страны — 31,9.

Машины и оборудование из ФРГ экспортируются в промышленно-развитые страны, прежде всего в ЕС. В янв. — сент. 2007г. ведущими покупателями продукции немецкого машиностроения являлись (млрд. евро): США — 9,37, Франция — 6,97, КНР — 6,96, Италия — 5,24, Великобритания — 5,09, Россия — 4,77, Австрия — 4,32, Испания — 4,08, Нидерланды — 3,85 и Польша — 3,14.

Особенно высокими темпами закупки машин и оборудования из ФРГ расширяют 9 стран, прежде всего КНР, Россия, Индия, а также страны Ближнего и Среднего Востока. Как отмечают германские эксперты, в трех указанных странах осуществляются долгосрочные программы модернизации национальной промышленности, что обеспечивает для немецких поставщиков хороший рынок сбыта на ближайшие 30 лет.

Суммарная доля КНР и Индии в экспорте машин и оборудования из ФРГ соответствует доле США. В янв. — сент. 2007г. вывоз продукции немецкого машиностроения в США снизился на 1% по сравнению с тем же периодом пред.г.; в то же время прирост поставок в Индию равнялся 8%, КНР — 11% и Россию — 32%. БИКИ, 26.6.2008г.

— Несмотря на кредитный кризис и сильный евро, компании общего машиностроения ФРГ, особенно мелкие и средние семейные предприятия, сообщают о самых высоких за последние 40 лет прибылях и делают оптимистичные прогнозы на будущее.

По заявлению президента двигателестроительной фирмы Wittenstein, являющегося одновременно главой машиностроительной ассоциации VDMA, широкая география бизнеса данной фирмы и активный мировой спрос на энергосберегающее оборудование обеспечивают ей вполне приличные доходы. Полон оптимизма и руководитель компании Kaeser Kompressoren, которая считается одним из крупнейших в мире производителей воздушных компрессоров. Эта компания также пожинает плоды от расширения мирового спроса на высокотехнологичные изделия.

Согласно прогнозу VDMA, производство продукции общего машиностроения в ФРГ в текущем году возрастет на 5% (после двузначного прироста в 2007г. и в первые два месяца 2008г.). В конце 2008г. темпы развития отрасли несколько снизятся, но в 2009г. опять увеличатся.

Если крупные машиностроительные группы ФРГ (в частности, Siemens и BMW) увольняют (в

ожидании спада) тыс. рабочих, то мелкие и средние компании, наоборот, нанимают значительное число новых сотрудников. Частично поэтому VDMA повысила в середине апр. с 10 до 30 тыс. свою оценку числа рабочих мест, которые будут созданы в германском общем машиностроении в текущем году.

Президент Festo (одного из крупнейших в мире производителей средств автоматизации) ожидает, что доходы его компании в 2008г. возрастут на 7-8% (после 9% прироста в 2007г.). По заявлению президента, потребители не хотят приобретать дешевое низкотехнологичное оборудование, потому что остановка производства нередко обходится крупным предприятиям в 10 тыс. евро/мин.; они предпочитают высококачественное и надежное оборудование, пусть и дорогостоящее.

Несколько менее оптимистично настроен глава фирмы Lenze, изготавливающей приводы для конвейеров и некоторого другого оборудования. В связи с происходящим приостановлением ряда крупных проектов эта компания понизила на 2-3% пункта прогнозируемый прирост своего оборота в тек.г.; тем не менее, он должен составить 7-10%. БИКИ, 29.5.2008г.

— В Москве состоялось очередное заседание пресс-клуба «Сименс» в России, которое было посвящено важным проектам компании в России в 2008г., структурной «перестройке» в региональной компании, а также достижениям и планам «Сименс» в области здравоохранения.

В работе пресс-клуба приняли участие президент «Сименс» в России Д. Меллер, руководитель сектора здравоохранения «Сименс» в России А. Берне, представитель сектора здравоохранения И. Доморацкая, пресс-секретарь «Сименс» в России Н. Кукушкин.

Президент «Сименс» в России Д. Меллер рассказал участникам заседания пресс-клуба об основных достижениях компании «Сименс» в России за последнее время. Он подчеркнул, что итоги прошлого года подтвердили правильность избранной стратегии развития компании, что позволило добиться значительного роста большинства показателей. В I пол. 2008 фин.г. (отсчет которого ведется с 1 окт. прошлого года) был взят отличный старт и продолжено динамичное развитие.

Департамент «Производство энергии» заключил 20 крупных контрактов по развитию и модернизации российских генерирующих мощностей. Среди них — поставка, монтаж или сервисное обслуживание, в т.ч. в сотрудничестве с ОАО «Силовые машины», газовых турбин, парогазовых установок и «энергетических островов» для ТЭС и ТЭЦ в Москве и Московской обл., а также в Невинномысске, Киришах, Ставрополе, Уренгое, Перми, Ханты-Мансийске, Архангельской обл., Яйвинске и олимпийском Сочи.

Активное участие в модернизации российской энергетики принимает департамент «Передача и распределение энергии», одним из его важных завершенных объектов стала подстанция «Весенняя» в Омской обл. Для нее было поставлено комплектное распределительное устройство 110 кВ, комплектное распределительное устройство 10 кВ Simoprime с применением вакуумных выключателей, микропроцессорное устройство релейной защиты и автоматики Siprotex, система ВЧ-связи.

Представители департамента «Техника автоматизации и приводы» подписали контракт на энергоснабжение и электрооборудование всех зданий завода «Фольксваген» в Калуге, а также на строительство «под ключ» автоматизированной линии сборки и сварки. Общая стоимость контракта составляет 33 млн. евро. Кроме того, в текущем финансовом году этот департамент вместе с компаниями «Еврохим» и «Россошанские Ми-нудобрения» реализует проекты по уменьшению выбросов парниковых газов в рамках программы Киотского протокола.

Департамент «Комплексные решения и услуги для промышленности» заключил контракт с «Северсталь Групп» на поставку оборудования для нового сортопрокатного комплекса в Балаково Саратовской обл. В объем поставки входят 125-т. пальчиковая шахтная электродуговая печь, печь-ковш, оборудование первичной и вторичной газоочистки и высокоскоростная сортовая машина непрерывного литья заготовок. Общая стоимость проекта — десятки млн. евро.

В числе наиболее перспективных проектов департамента «Автоматизация и безопасность зданий» — поставка автоматизированной системы управления зданием для шинного завода Nokian Tires во Всеволожске и оборудование системами противопожарной и охранной сигнализации отеля Hyatt в Екатеринбурге. Помимо этого, системами охраны и контроля доступа будут оборудованы здания, в которых разместятся конституционный суд и президентская библиотека в Санкт-Петербурге.

Департамент «Транспортная техника» заключил контракты на поставку 48 преобразователей для локомотивов ЭП2К и электропоездов ЭД4МКМ Аэро. В марте текущего года специалисты департамента представили в «Мосгортранс» техническую концепцию современного низкопольного трамвая для Москвы. В активную фазу вступило производство высокоскоростных поездов Velaro RUS. На заводе в Крефельде сварено 13 кузовов и ведется монтаж механического, электрического, тормозного оборудования и внутренней отделки в четырех вагонах. В конце 2009г. они начнут курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом со скоростью до 250 км/час.

В I пол. 2008г. департамент «Сименс Ай Ти Солюшнс энд Сервисез» (SIS) заключил новые или дополнительные контракты с Citibank, компаниями «АвтоВазАгрегат», «Северо-Западный Телеком» и «Оренбург Газпром». В планах на ближайшее будущее — участие в строительстве трубопровода в Казахстане совместно с компанией ENRC, а также подписание контрактов с «УралСвязьИнформ» и «Силовыми машинами».

Далее в докладе Д. Меллер отметил, что в I пол. текущего года компания «Сименс Энтерпрайз Коммуникейшнс» внедрила новые и расширила существующие телекоммуникационные системы у целого ряда важных клиентов, таких как ТГК-1, Нижневартовская ГРЭС, «Межрегионгаз», рудник «Ангидрид», компания «Норильский никель», Сбербанк России, страховая компания CIV Life Moscow. В дальнейших планах компании — новые проекты телекоммуникационных решений для стадиона «Зенит» в Санкт-Петербурге и Сбербанка России, Системного оператора ЦДУ ЕЭС, руд-

ника Заполярный и монгольского концерна «АВК». Общая стоимость проектов – 8 млн. евро.

Департамент «Устройства связи для дома и офиса» готовит совместные акции с российскими операторами VoIP связи. Готовится также соглашение с SipNet – крупнейшим провайдером перспективной технологии IP-связи – SIP-телефонии. С мая текущего года в розничной продаже появятся SIP-телефоны Siemens в комплекте с договорами на услуги SipNet. Акция направлена на продвижение бренда Siemens как производителя новейших средств связи.

Д. Меллер рассказал журналистам о новой организационной структуре «Сименс» в России, которая вступила в силу с 1 апр. 2008г. В головной компании – концерне Siemens – она действует уже с начала календарного года. Как подчеркнул президент «Сименс» в России, «ее задача – сделать так, чтобы и нам, и нашим партнерам, и заказчикам было еще удобнее работать. С помощью реорганизации мы надеемся стать еще мобильнее и действовать более оперативно, а также сократить наши организационные и управленческие затраты». Бизнес компании строится вокруг решения технологических проблем современной инфраструктуры – энергетической, промышленной, транспортной, медицинской. Теперь это и реализовано в новой организации региональной компании. «Бизнес у нас все тот же, – подчеркнул Д. Меллер, – но сгруппирован он более четко вокруг ключевых, стратегических тем. И они отражены в названиях секторов – Энергетика, Промышленность, Здравоохранение».

Медицинский департамент получил статус Сектора здравоохранения. В Секторе энергетики слились департаменты «Производство энергии» и «Передача и распределение энергии». Подразделение нефти и газа департамента «Комплексные решения и услуги для промышленности» также включено теперь в Сектор энергетики. Отделы департамента «Комплексные решения и услуги для промышленности» по системам управления дорожным движением, логистическим решениям для аэропортов и почтовой автоматизации перешли в департамент «Мобильность» Сектора индустрии, где соединились с бывшим департаментом «Транспортная техника». Кроме того, в Секторе индустрии соединились бывшие департаменты «Техника автоматизации и приводов», «Автоматизация и безопасность зданий» и дочерняя компания «Осрам».

Президент «Сименс» в России подчеркнул, что реорганизация «Сименс» касается внутренних изменений в структуре компании, но не коснется отношений компании с партнерами и заказчиками. В целом портфель продуктов, решений и услуг, а также контактные лица в «Сименс» для всех клиентов и партнеров остаются прежними.

Говоря о важных событиях в жизни региональной компании, Д. Меллер особо выделил недавний рабочий визит в Москву и Санкт-Петербург председателя Правления Siemens П. Лешера. Кульминационным моментом визита явилась встреча 2 апр. текущего года в Ново-Огарево с президентом России В. Путиным.

Д. Меллер, будучи непосредственным участником этой встречи, подчеркнул: «Владимир Путин заверил нас, что Россия заинтересована в развитии отношений с «Siemens». В свою очередь П. Ле-

шер на этой встрече отметил, что Siemens придает самое большое значение развитию партнерства с Россией. Еще при вступлении в должность в прошлом году он заявил, что «российское направление – одно из фокусных в бизнес-стратегии «Siemens».

Очередным практическим подтверждением взаимных намерений, указал Д. Меллер, стали переговоры руководства Siemens с ведущими предпринимателями российских госструктур и бизнес-кругов, на которых обсуждались вопросы расширения сотрудничества и участия в проектах по линии энергетики и транспорта, а также активного участия Siemens в подготовке к зимней Олимпиаде 2014г.

Д. Меллер с удовлетворением отметил, что во время визита П. Лешера в Москву было подписано новое соглашение с ОАО «Газпром» о партнерстве. Это рамочное соглашение о стратегическом партнерстве и сотрудничестве по многим направлениям, которое продлевается каждые три года. «Сименс» и «Газпром» успешно развивают сотрудничество еще с 1993г.

Вторым важным конкретным шагом стало подписание соглашения с «Мосэнерго» о резервировании производственных мощностей «Сименс» для последующей поставки оборудования на ТЭЦ-12, ТЭЦ-16, ТЭЦ-20 и ТЭЦ-25. В рамках этого соглашения предусмотрено подписание четырех договоров на поставку трех одно-валльных силовых установок и одной двухзальной силовой установки для энергоблоков этих ТЭЦ. Как пояснил Д. Меллер, речь идет о парогазовых установках последнего, четвертого поколения с рекордным КПД – до 59%.

Д. Меллер проинформировал участников пресс-клуба «Сименс» о том, что главный итог переговоров у вице-преьера А. Жукова подвел участвовавший в них председатель Оргкомитета «Сочи 2014» Д. Чернышенко, который отметил, что П. Лешер лично подтвердил желание «Сименс» участвовать в предстоящих тендерах. Д. Чернышенко считает важным рассмотреть возможность участия Siemens в реализации различных олимпийских проектов.

Во время своего визита председатель Правления Siemens посетил строительную площадку на Ленинградском проспекте в Москве, где возводится новое здание штаб-квартиры «Сименс» в России. Он заявил, что придает большое значение своевременному вводу в эксплуатацию нового офисного здания региональной компании. Этот проект действительно должен не просто решить задачу размещения московских офисов компании под одной крышей, но и подтверждает серьезность намерений «Сименс» участвовать в развитии экономики России на долгосрочную перспективу. По мнению П. Лешера, это один из важнейших факторов дальнейшего успешного развития деловой активности «Сименс» в России и его достойного представительства в стране, где концерн работает уже 155 лет.

На заседании пресс-клуба «Сименс» также выступили руководитель сектора здравоохранения А. Берне и И. Доморацкая, которые рассказали о проектах «Сименс» в области здравоохранения в России, отметив, что компания занимает ведущее место в мире по предоставлению полного спектра диагностических услуг. БИКИ, 24.4.2008г.

— В Москве завершена процедура государственной регистрации совместного предприятия компании Siemens и ОАО «Электрозавод» по производству высоковольтного коммутационного оборудования — ООО «Сименс высоковольтные аппараты».

Siemens (Берлин и Мюнхен) — мировой лидер в области электроники и электротехники. Концерн действует в таких областях, как индустрия и энергетика, а также в сфере здравоохранения. 400 тыс. сотрудников разрабатывают и производят продукцию, проектируют и создают системы и оборудование, предлагают индивидуальные решения для конкретных заказчиков. В 2007 фин.г. (на 30 сент.) оборот концерна составил 72,4 млрд. евро. В России концерн работает по всем традиционным направлениям своей деятельности, присутствует в 30 городах страны и является одним из ведущих поставщиков продукции, услуг и комплексных решений для модернизации ключевых отраслей российской экономики и инфраструктуры. В региональной компании «Сименс» занято 3 тыс. сотрудников. Объем заказов «Сименс» в России в 2007 фин.г. (с учетом реструктуризации бизнеса) превысил 1,2 млрд. евро, а оборот составил 950 млн. евро.

Холдинговая компания «Электрозавод» (Москва) — крупнейшая в России многопрофильная интегрированная компания, ориентированная на комплексную реализацию проектов строительства, реконструкции и модернизации объектов энергетики. В настоящий момент Холдинговая компания «Электрозавод» производит более 3 тыс. наименований энергетического оборудования: от трансформаторов и реакторов до специализированной коммутационной техники. По итогам 2006г. компания вошла в число 200 крупнейших компаний России по версии журнала Forbes и 400 крупнейших компаний России по данным «Эксперта». В компании работают 4,5 тыс. чел. В 2008г. Холдинговая компания «Электрозавод» отмечает свое 80-летие (первенец отечественного трансформаторостроения — московский «Электрозавод» был открыт в нояб. 1928г.). Производственные комплексы холдинга расположены в Москве, Уфе и Запорожье (Украина).

В новом СП концерну Siemens принадлежит 51% акций, «Электрозаводу» — 49%. Инвестиции в проект составляют 16 млн.долл. Согласно бизнес-плану, новая компания будет заниматься производством, сбытом, поставкой и обслуживанием высоковольтных коммутационных аппаратов и их компонентов для уровней напряжения с 72,5 кв. до 550 кв. Ожидаемый объем производства составит 84 млн.долл. в год.

Производственной базой ООО «Сименс высоковольтные аппараты» станет предприятие, расположенное на территории Уфимского трансформаторного завода в Башкирии, строительство которого «Электрозавод» завершит в 2008г. Возведение корпуса и комплексную застройку объекта полностью берет на себя Холдинговая компания «Электрозавод». Инвестиции «Электрозавода» в капитальное строительство составят 20 млн.долл.

За счет сформированного капитала совместное предприятие будет оснащено современным технологическим оборудованием, что позволит быстро наладить выпуск высокотехнологичной продукции. Компания Siemens вносит свой вклад в рабо-

ту совместного предприятия в виде передачи технологий и «ноу-хау», «Электрозавод», в свою очередь, предоставляет в распоряжение совместного предприятия обширную сбытовую сеть.

Основной рынок сбыта продукции совместного предприятия — объекты российской энергетической отрасли. В отдельных случаях планируется осуществлять поставки оборудования и на рынки других стран.

В рамках деятельности совместного предприятия на российский рынок выводятся компактные коммутационные модули — высоковольтные компактные коммутационные устройства DTC (dead-tank compact). DTC является компактным модулем, объединяющим в себе несколько функций, необходимых для работы подстанции. По оценкам специалистов, при применении устройств DTC площадь, занимаемая подстанциями, может уменьшиться до 40% по сравнению с традиционными коммутационными устройствами. Экономический эффект от использования нового оборудования, помимо экономии площади предприятия, заключен в быстром вводе устройства в эксплуатацию, минимизации строительных, а также эксплуатационных расходов, связанных с длительной работой без обслуживания.

Сегодня данное оборудование поставляется из-за рубежа, в дальнейшем планируется его выпуск на производственной базе СП «Сименс высоковольтные аппараты» в Башкирии.

«Наши компании уже не первый год реализуют в России проекты в области разработки, производства и сервисного обслуживания электрооборудования, — отметил гендиректор Холдинговой компании «Электрозавод» Л. Макаревич. — Совместная деятельность позволяет нам активно принимать участие в реализации программ по развитию энергетического комплекса страны».

«Совместные проекты с «Электрозаводом» позволяют нам более тесно работать с российскими потребителями — предприятиями энергетического сектора, — заявил руководитель подразделения коммутационных аппаратов Сектора энергетики Siemens Т. Дальштайн, — На сегодняшний день российская энергетическая отрасль активно развивается. Для нас это очень перспективный рынок, на котором мы хотим работать с надежным и проверенным партнером, владеющим местной спецификой». БИКИ, 17.4.2008г.

— Немецкий концерн Siemens и ОАО «НК «Роснефть» подписали контракт, согласно которому Siemens поставит российской компании три газовые турбины SGT-800. Общая стоимость поставляемого оборудования составляет более 40 млн. евро. Такая информация содержится в пресс-релизе Siemens. «Роснефть» планирует разместить турбины на электростанциях, которые используют попутный нефтяной газ, добываемый на Приобском месторождении в Сибири. Турбины будут запущены в работу в дек. 2008г.

SGT-800 — промышленная газовая турбина. Ее мощность составляет 45 мвт., отмечает РБК.

Siemens — международный концерн, специализирующийся в области электротехники, электроники, энергетического и медицинского оборудования. Базируется в Берлине и Мюнхене (Германия). В России концерн представлен подразделением ООО «Сименс» и рядом дочерних предприятий более чем в 30 регионах страны. Siemens AG

владеет долей в 25% плюс 1 акция в ОАО «Силовые машины». Основные сферы деятельности концерна представлены в России восемью департаментами: устройства связи для дома и офиса, производство энергии, передача и распределение энергии, транспортная техника, техника автоматизации и приводы, комплексные решения и услуги для промышленности, автоматизация и безопасность зданий, медицинский департамент. www.oilcapital.ru, 16.4.2008г.

— Немецкий гигант машиностроительного сектора Bosch инвестирует 150 млн. евро в строительство своего офиса около Москвы, сообщил на пресс-конференции глава операций Bosch в России Рене Шлегель. Эта сумма включает затраты на покупку участка для постройки комплекса площадью 94.000 кв.м. недалеко от аэропорта Шереметьево, сказал он.

Bosch еще не выбрал строительную компанию, которая осуществит проект. «Все ставки пока открыты», — добавил Шлегель.

Московский офис Bosch станет самым крупным подобным проектом компании за пределами Германии. Это отражает уверенность компании в росте российского рынка и ее планы завоеваний значительной доли рынка РФ автокомплектующих и электротехники, говорили на пресс-конференции представители компании.

Консолидированная выручка Bosch в России в 2007г. составила 591 млн. евро, показав рост на 26%. Компания не сообщила данные о других финансовых показателях за прошлый год. К 2010г. компания в России планирует увеличить выручку до 1 млрд. евро. Рейтер, 2.4.2008г.

— Немецкий гигант машиностроительного сектора Bosch инвестирует 150 млн. евро в строительство своего офиса около Москвы, сообщил на пресс-конференции глава операций Bosch в России Рене Шлегель. Эта сумма включает затраты на покупку участка для постройки комплекса площадью 94 000 кв.м. недалеко от аэропорта Шереметьево, сказал он.

В то же время Bosch еще не выбрал строительную компанию, которая осуществит проект.

Московский офис Bosch станет самым крупным подобным проектом компании за пределами Германии. Это отражает уверенность компании в росте российского рынка и ее планы завоеваний значительной доли рынка РФ автокомплектующих и электротехники, говорили на пресс-конференции представители компании.

Консолидированная выручка Bosch в России в 2007г. составила 591 млн. евро, показав рост на 26%. Компания не сообщила данные о других финансовых показателях за прошлый год.

К 2010г. компания в России планирует увеличить выручку до 1 млрд. евро. Рейтер, 2.4.2008г.

— Транснациональная корпорация Siemens и российская машиностроительная корпорация «Уралмаш» подписали протокол о намерении создать совместную компанию в области инжиниринга и поставок машиностроительной продукции для металлургической и горной промышленности на российском рынке.

По заявлению управляющего компанией Siemens VAI Metals Technologies (г. Линц, Австрия) Р. Пфайфера, его компания намеревается расширить свой бизнес в России и использовать СП в качестве источника инжиниринговых услуг

для своей сети на мировых рынках. Согласно протоколу, иностранному партнеру будет принадлежать 50% плюс одна акция СП. Управление предприятием будет осуществляться совместно обоими партнерами.

Вкладом МК «Уралмаш» в СП будет бизнес, персонал и все активы компании «Уралмаш-Инжиниринг», а также подразделения сбыта, инжиниринга и управления проектами других дочерних компаний МК «Уралмаш», занимающихся созданием оборудования для металлургической и горной промышленности. Вкладом Siemens будут потенциальные возможности для предоставления субподрядов по проектам компании Siemens VAI Metals Technologies в России и за рубежом, а также лицензии на использование определенных технологий и технологических решений, например технологий окомкования, агломерации, доменного производства и холодной прокатки. БИКИ, 31.1.2008г.

— Глобальный экономический рост замедлится в 2008г. из-за ипотечного кризиса и волнений на финансовых рынках, полагает немецкая промышленная группа VDMA, при этом сохраняя свой прогноз для машиностроительного сектора Германии на этот год без изменений. VDMA, членами которой в частности являются Siemens, MAN AG, Volkswagen, ThyssenKrupp и Daimler, ожидает роста производства в машиностроительном секторе Германии на 5% в этом году.

В 2007г., по оценкам группы, объем производства в немецком секторе машиностроения увеличился на 11%, что стало самыми высокими темпами роста с 1969г. В числе причин того, что рост машиностроения, как ожидается, замедлится в 2008г. по сравнению с предг. VDMA называет кризис в секторе недвижимости в США, колебания финансовых рынков и укрепление евро.

Президент VDMA Манфред Виттенштайн сказал, что риски для глобальной экономики увеличились в последние недели, поскольку мировой финансовый кризис, возникший на фоне проблем в ипотечном секторе в США, может оказать давление на реальную экономику. По его мнению, на глобальную экономику также негативно повлияет возможная рецессия в США.

VDMA сообщила, что укрепление евро к долл. привело к ослаблению ее бизнеса в США, которые являются для группы вторым по важности экспортным рынком. Тем не менее то, что сокращение экспорта в США было незначительным, можно считать успехом, сказал Виттенштайн. Он заметил, что условия на рынках будут сложными, однако позитивно оценил положение немецких машиностроителей. Рейтер, 29.1.2008г.

— Концерн ThyssenKrupp Services AG (Германия) планирует разместить в Нижнем Новгороде производство лифтового оборудования. Об этом сообщил директор городского Департамента внешнеэкономических и межрегиональных связей Владимир Соловьев на пресс-конференции 29 янв. По его словам, на сегодня компания ведет поиск подходящего участка для размещения производства.

Ранее мэр Нижнего Новгорода Вадим Булавинов обращался к послу ФРГ в России Вальтеру Шмиду с просьбой оказать содействие в принятии решения транснациональной компании ThyssenKrupp Services AG о размещении произ-

водства лифтов на территории города. Булавинов также заявлял, что в Нижнем Новгороде ежегодно ломается от 20 до 60 ед. лифтового оборудования. ИА Regnum, 29.1.2008г.

— Компании Siemens и «Уралмаш» достигли принципиального соглашения о создании совместного машиностроительного предприятия в России. Немецкий концерн Siemens и российская машиностроительная корпорация «Уралмаш» подписали меморандум о договоренности, предусматривающий создание совместного предприятия. СП будет производить оборудование для металлургической и горной промышленности.

Siemens, а точнее его подразделению Siemens VAI Metals Technologies, будут принадлежать 50% плюс одна акция, остальные акции — «Уралмашу». Управление совместным предприятием будет осуществляться обоими партнерами. Согласно предварительным договоренностям, «Уралмаш» предоставит свои производственные мощности, персонал и сеть сбыта. Продукция будущего СП будет, в первую очередь, предназначена для России. Siemens поделится своим технологическим ноу-ау и будет использовать СП в качестве субподрядчика для проектов, не предназначенных непосредственно для российского рынка. В пресс-релизе Siemens подчеркивается, что подписанный меморандум не является окончательным соглашением, а лишь сигнализирует взаимную заинтересованность компаний в открытии СП. Когда и на каких условиях будет создано предприятие, руководство немецкого концерна сможет сказать лишь после проведения конкретных переговоров. www.economy.gov.ru, 31.12.2007г.

— Компания Siemens и российская Машиностроительная корпорация «Уралмаш» планируют создать компанию в области инжиниринга и поставок машиностроительной продукции для металлургической и горной промышленности на российском рынке.

Согласно Меморандуму о договоренности, компании Siemens будет принадлежать 50% акций плюс одна акция совместного предприятия. Управление совместным предприятием будет осуществляться совместно компаниями Siemens и МК «Уралмаш».

Вкладом МК «Уралмаш» в СП будет бизнес, персонал и все активы компании «Уралмаш-Инжиниринг», а также подразделения сбыта, инжиниринга и управления проектами других дочерних компаний МК «Уралмаш», занимающиеся созданием оборудования для заказчиков металлургической и горной промышленности. Вкладом компании Siemens в СП будут потенциальные возможности для осуществления бизнеса в виде субподрядов по проектам компании Siemens VAI Metals Technologies в России и за рубежом, а также в виде лицензий на использование определенных технологий и технологических решений, например, технологий окомкования, агломерации, доменного производства и холодной прокатки. Вклады обеих сторон в СП будут детально определены после тщательной проработки вопроса. www.metalinfo.ru, 24.12.2007г.

— Тюменская обл. подписала инвестиционное соглашение с Bentec GmbH Drilling&Oilfield, компанией по производству буровых установок Bentec. Свой выбор немцы сделали в пользу Тюменской обл., посчитав удачной географическую и

внутреннюю инфраструктуру Тюмени, сообщили 4 дек. в пресс-службе губернатора.

Заместитель губернатора Александр Моор, считает, что умение работать в условиях рыночной конкуренции вместе с научным потенциалом области могут дать толчок развитию эффективных взаимоотношений Тюменской обл. и ФРГ. ИА Regnum, 5.12.2007г.

— Германский концерн Siemens и основной акционер Северстали Алексей Мордашов заключили соглашение о долгосрочном стратегическом партнерстве по модернизации и дальнейшему развитию ОАО «Силловые машины». Об этом сообщает пресс-служба Siemens. Партнеры также договорились о принципах, касающихся управления «Силловыми машинами».

А.Мордашов приобрел через структуру Highstat Limited 30% акций в энергомашиностроительном концерне, принадлежавших ранее холдинговой компании «Интеррос». Таким образом, наряду с РАО ЕЭС и Siemens, владеющими по 25%+1 акция в «Силловых машинах», А.Мордашов стал третьим стратегическим инвестором данной компании.

Siemens и компания А.Мордашова совместно контролируют почти 55% акций «Силловых машин». Достигнута договоренность о том, что Siemens как основной технологический партнер будет отвечать за назначение главного операционного директора, а А.Мордашов как главный акционер будет ответственным за назначение гендиректора компании.

«Благодаря этому стратегическому партнерству Siemens и А.Мордашов смогут внести важный вклад в расширение российско-германского сотрудничества в области высоких технологий, — заявил член центрального правления Siemens AG Руди Лампрехт. — Реализация достигнутых договоренностей станет существенным вкладом в дальнейшее развитие «Силловых машин» как ведущего производителя энергетического оборудования в России». В результате соглашения «Силловые машины» не только получают доступ к современным технологиям и передовым процессам ведения бизнеса и управления. Siemens также предоставит опытных менеджеров и специалистов для дальнейшего развития компании.

«Партнерство обеспечит возможность скорой реализации серьезных инвестиционных проектов «Силловых машин», — заявил А.Мордашов. — Наш опыт в управлении российскими активами в сочетании с технологической мощью Siemens позволит «Силловым машинам» получать и развивать наиболее важные технологии в области энергетического машиностроения, а также обеспечить высокую конкурентоспособность компании на российском и на международном рынках. Я верю в «Силловые машины», и наше партнерство станет новой вехой в развитии этой компании».

В сент. Интеррос продал свой пакет акций Силмаша компании Highstat Limited, контролируемой структурами А.Мордашова. Цена пакета (30%, включая дополнительные акции, размещенные в ходе последней эмиссии концерна) сформирована на основе текущих биржевых котировок акций «Силловых машин».

Ранее, в соответствии с соглашениями, действующими между акционерами «Силловых машин», компания «Интеррос» получила уведомление об отказе РАО «ЕЭС России» и Siemens от реализа-

ции преимущественного права выкупа продаваемого пакета акций.

«Силовые машины» – ведущий российский производитель и поставщик оборудования для гидравлических, тепловых, газовых и атомных электростанций, для передачи и распределения электроэнергии. В состав компании вошли Ленинградский металлический завод, «Электросила», Завод турбинных лопаток, а также сбытовая компания Энергомашэкспорт. Кроме этого, «Силовым машинам» принадлежит 35% акций НПО ЦКТИ им. Ползунова (Санкт-Петербург). Оборудование, произведенное предприятиями концерна, установлено в 87 странах мира.

25%+1 акция концерна принадлежат концерну Siemens, 25%+1 находятся у РАО «ЕЭС России», 30.4% акций принадлежали Интерросу. Миноритарным акционерам принадлежит в совокупности более 19.5% акций.

Siemens AG (Берлин и Мюнхен) – мировой лидер в области электроники и электротехники. 475 тыс. сотрудников разрабатывают и производят продукцию, проектируют и компонуют системы и оборудование, оказывают услуги по индивидуальным заказам. Предприятие оказывает поддержку своим заказчикам в более чем 190 странах. Концерн действует в таких областях, как информатика и связь, системы автоматизации и контроля, энергетика, транспорт, медицина и светотехника.

В 2006 фин. г. (на 30 сент.) оборот концерна составил 87.3 млрд. евро, а годовая прибыль после уплаты налогов превысила 3 млрд. евро.

В России концерн работает по всем традиционным направлениям своей деятельности, присутствует в 30 городах страны и является одним из ведущих поставщиков продукции, услуг и комплексных решений для модернизации ключевых отраслей российской экономики. В региональной компании Siemens занято 4 тыс. сотрудников, включая персонал завода «Свет» (Смоленск), принадлежащего дочерней компании ОСРАМ. Объем заказов Siemens в России в 2006 фин. г. превысил 2,1 млрд. евро, а оборот компании составил 1,2 млрд. евро. АК&М, 5.10.2007г.

– По мнению президента Союза немецких машиностроительных компаний (VDMA), положение в машиностроении ФРГ является весьма благоприятным. Согласно оценке экспертов, в 2006г. прирост выпуска машин и оборудования в стране по сравнению с пред.г. в реальном выражении составил 7, а не 5% (как предполагалось в последних прогнозах). В 2007г., считает VDMA, продукция отрасли вырастет на 4% (ранее считалось 2%).

В конце 2006г. общее число занятых на машиностроительных предприятиях ФРГ равнялось 880 тыс., что на 15 тыс. больше, чем в конце пред.г. Полагают, что в 2007г. можно ожидать появления в отрасли около 10 тыс. новых рабочих мест.

В течение последних 25 лет в ФРГ впервые отмечается такой продолжительный (четырёхлетний, включая 2007г.) период устойчивого роста спроса на машины и оборудование. В начале 2007г. портфель заказов у германских машиностроительных компаний обеспечивал загрузку их мощностей в течение 5-6 месяцев.

Эксперты VDMA считают динамику курса евро к долл. наиболее серьезной угрозой для машиностроительных компаний ФРГ. При курсе 1,35 предприятия отрасли столкнутся с небольшим

снижением прибыли, однако курс 1,40 приведет к более серьезным последствиям.

Негативное воздействие на машиностроение ФРГ оказывают растущие цены на сырье и материалы. Кроме того, по данным VDMA, 38% фирм-членов (их общее число – 3 тыс.) сообщают о нехватке производственных мощностей. Коэффициент загрузки немецких машиностроительных предприятий в начале 2007г. составлял примерно 90%. БИКИ, 7.7.2007г.

– Германская компания Liebherr построит в Нижегородской обл. завод по производству землеройной техники и компонентов для нее, сообщил губернатор региона Валерий Шанцев на пресс-конференции в понедельник в Москве. «На днях будет подписано соответствующее соглашение, земельный участок для начала строительства завода уже выделен», – сказал Шанцев.

Как сообщил источник в пресс-службе губернатора, «по самым скромным прогнозам, инвестиции в реализацию проекта составят 130 млн. евро, будет создано 600 новых рабочих мест». Промышленное производство предполагается разместить в районе г.Дзержинск.

Семейное предприятие Liebherr было основано в 1949г. Хансом Либхерром. Концерн относится к числу наиболее крупных мировых производителей строительных машин.

Liebherr специализируется на производстве землеройной, строительной и подъемной техники, а также развивается в других отраслях, в частности, в авиационной промышленности как производитель отдельных узлов и оборудования. 60% оборота концерна составляет производство строительного оборудования. Ассортимент продукции включает башенные краны, мобильные краны, гусеничные краны, гидравлические и канатные экскаваторы, колесные и гусеничные погрузчики, бульдозеры, бетоносмесительные установки и автобетоносмесители.

В концерне Liebherr, интересы которого представляют 80 компаний на всех континентах, занято 22 тыс. сотрудников. Годовой оборот группы предприятий составляет 4,5 млрд. евро. РИА «Новости», 18.6.2007г.

– 6 июня в Новосибирск с рабочим визитом прибыла делегация немецкого концерна Siemens. Как сообщили в пресс-службе областной администрации, главная цель визита в регион – обсуждение вопросов возможного сотрудничества фирмы Siemens и предприятий области по реализации стратегии развития Новосибирской обл. до 2025г. в части электроэнергетического и электротехнического машиностроения.

В ходе встречи с новосибирским губернатором Виктором Толоконским член центрального управления концерна Siemens AG Руди Лампрехт сообщил, что в настоящее время Siemens серьезно рассматривает вопросы переноса части производств на территорию России, в частности, Сибири. Для этого анализируется инвестиционная привлекательность регионов, рассматриваются их конкретные предложения по сотрудничеству.

«Новосибирская обл. – очень интересный регион. Мы видим, что регион идет вперед очень стремительными темпами, видим заинтересованность и высокую эффективность работы руководства области. Также сразу заметен высокий уровень развития науки и образования. Для расшире-

ния производства нам нужны высококвалифицированные специалисты, это одно из главных возможных направлений нашего сотрудничества. Компания уже представлена в Сибири, в Новосибирской обл. Многие наши сотрудники говорят по-русски и уже стали частью российского общества», — подчеркнул Руди Лампрехт. ИА Regnum, 6.6.2007г.

— Консолидированный оборот группы Bosch в России, Украине и Белоруссии, Казахстане за 2007г. увеличился на 24% и достиг 678 млн. евро. Об этом говорится в сообщении группы Bosch. Объем оборота, включая показатели неконсолидированных компаний, составил в финансовом выражении 732 млн. евро. Существенными факторами роста стали направления электроинструментов и бытовой техники. Значительный прогресс по сравнению с пред.г. также достигнут в секторах термотехники, промышленного оборудования и автомобильных комплектующих.

«Мы довольны развитием компании в 2007г., — отметил курирующий Восточную Европу член правления Роберт Бош ГмБХ Вольфганг Кур. — Bosch смотрит в будущее с оптимизмом». «Мы уверены в том, что к 2010г. в России наш оборот достигнет 1 млрд. евро», — добавил Рене Шлегель, президент ООО «Роберт Бош» и полномочный представитель группы Bosch в России, Беларуси, Украине и Казахстане. В 2007г. консолидированный оборот компании в России составил 591 млн. евро, что на 26% больше, чем в пред.г. (неконсолидированный оборот достиг 619 млн. евро). Что касается Беларуси, Украины, Казахстана и республики Средней Азии, в планы входит увеличение общего оборота к 2010г. до 250 млн. евро.

Bosch продолжает политику переноса производства в регионы сбыта и намеревается в ближайшем будущем выпускать в России дизельную технику и стиральные машины.

Компания планирует уже в 2009г. начать производство комплектующих для дизельных двигателей грузовых автомобилей. Производство систем впрыска начнется на заводе в г. Энгельс Саратовской обл. «Спрос на грузовые автомобили в России крайне высок, и мы с нашими новыми дизельными технологиями хотим участвовать в его удовлетворении», — заявил ответственный за поставку автомобильных комплектующих на заводы России и стран СНГ Вальтер Шепф.

Совместное предприятие концернов Bosch и Siemens, компания ВСХ бытовая техника планирует строительство еще одного завода в Санкт-Петербурге, где с 2009г. будет развернуто производство стиральных машин. В июне 2007г. в пос. Стрельна под Санкт-Петербургом Bosch открыла завод по изготовлению холодильников с камерами глубокой заморозки. В среднесрочной перспективе на предприятии будут созданы 500 новых рабочих мест.

В авг. 2007г. Bosch стала первой иностранной компанией, которая начала производить свои электроинструменты в России, стремясь удовлетворить растущие потребности российской строительной отрасли. Электроинструменты выпускают на новом заводе в г.Энгельс. К концу 2008г. на предприятии будет создано 200 рабочих мест.

Группа компаний Bosch является ведущим международным производителем автомобильного и промышленного оборудования, потребитель-

ских и бытовых изделий. Объем продаж компании составил в 2007 фин. г. 46,1 млрд. евро. В состав группы Bosch входят Robert Bosch GmbH и более 300 дочерних компаний и филиалов в 50 странах мира. Bosch ежегодно выделяет более 3 млрд. Евро на НИОКР и в 2006г. зарегистрировала более 3 тыс. патентов по всему миру. Компания была основана в 1886г. Робертом Бошем (1861—1942) в Штутгарте как «Мастерская точной механики и электротехники». Росбалт, 16.4.2007г.

— Делегация концерна «Сименс АГ» прибыла в Воронеж 2 апр. Возглавил немецкую делегацию президент «Сименс» в России, вице-президент «Сименс АГ» доктор Дитрих Меллер. В администрации Воронежской обл. состоялись переговоры делегации компании «Сименс» с губернатором Владимиром Кулаковым. По словам губернатора, цель визита доктора Меллера — личное знакомство с промышленным и инвестиционным потенциалом региона. «Без согласия доктора Меллера в России не может быть запущен ни один инвестиционный проект с участием «Сименс». Мы заинтересованы в приходе компании в регион в качестве инвестора, немецкая сторона, в свою очередь, заинтересована в получении прибыли от участия в проектах», — отметил Владимир Кулаков.

По словам доктора Меллера, в Воронеже уже 4г. существует центр бизнеса «Сименс», который успешно работает не только на Россию, но и Германию и США. Также доктор Меллер дал высокую оценку профессиональному уровню воронежских специалистов — выпускников ВГУ и других вузов Воронежа. Как подчеркнул глава немецкой делегации, уже этим летом «Сименс» планирует открыть еще 100 рабочих мест в воронежском центре.

3 апр. немецкая делегация посетит ряд крупных воронежских предприятий, среди которых ВАСО, РИФ, Видеофон. Делегации «Сименс» воронежская сторона предложила участие сразу в нескольких проектах — как в качестве инвесторов, так и в качестве поставщиков. Среди таких проектов — участие в строительстве двух новых блоков Нововоронежской АЭС, участие в реализации проекта по строительству мультимодального транспортного узла. «Приход «Сименс» на авиазавод (ВАСО) даст возможность к повышению производительности труда на предприятии. Что касается Видеофона, то сейчас просто безнравственно бросать этот завод, его мощности необходимо загрузить», — отметил губернатор. ИА Regnum, 2.4.2007г.

— Еврокомиссия в среду заявила о разрешении Германии, согласно Договору ЕС о правилах предоставления государственной субсидии, предоставить региональную инвестиционную помощь в 4,2 млн. евро на строительство немецкой судостроительной верфи Volkswerft Stralsund.

После глубокого исследования, начатого в фев. 2006г., Комиссия пришла к выводу, что инвестирование ограничится реконструкцией строительных скалдов, что позволит увеличить продуктивности верфи. Таким образом, это не приведет к диспропорциональному наращиванию мощностей.

В авг. 2005г. Германия заявила о намерении предоставить региональную инвестиционную помощь Volkswerft Stralsund. Volkswerft Stralsund является верфью, расположенной в Штральзунде (Мекленбург-Форпоммерн) — регионе, где уро-

вень жизни ниже среднего по ЕС, и где наблюдаются серьезные сложности с трудоустройством.

В таких регионах государственная помощь может быть разрешена для стимулирования развития по Статье 87 (За) Договора ЕС. Предлагаемая инвестиционная поддержка поможет судостроительной верфи строить суда большего размера (так называемые панамские суда — максимальные размеры которых смогут пройти через шлюзы Панамского канала — обычно с водоизмещением 65000 т.) по конкурентоспособной стоимости, тем самым, увеличив продуктивность верфи.

Инвестиционные расходы оцениваются в 18,7 млн. евро. Германия собирается поддержать проект субсидией в 4,2 млн. евро, что составит 22,5% от общих расходов, максимально возможная сумма поддержки согласно Рамочному соглашению о предоставлении государственных субсидий судостроительной отрасли.

Комиссар ЕС по вопросам конкуренции Неели Кроес прокомментировала ситуацию: «Субсидия предоставляет большие возможности для развития эффективности и конкурентоспособности судостроительной верфи ЕС. Это соответствует целям Комплекса мероприятий по предоставлению государственных субсидий, который предусматривает субсидирование в меньших размерах, однако более целенаправленное. Я довольна тем фактом, что субсидии будут использованы только на реконструкцию верфи, а не создание дополнительных мощностей». Offshore.SU, 8.12.2006г.

ГОНКОНГ

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Самый дорогой экспонат ежегодной выставки-продажи яхт в Гонконге, 27-метровая яхта Ferretti стоимостью 7,7 млн.долл., несмотря на кризис, привлекла вдвое большее количество покупателей, чем в пред.г., сообщает в субботу «Саут Чайна Морнинг Пост».

Тогда как часть агентов и продавцов роскошных яхт готовится к сильному падению продаж, другая часть считает, что вложения в самые дорогие яхты в годы кризиса могут стать более выгодными, чем вложения в недвижимую собственность. Этому немало способствует ослабление курса евро. Так, яхта Ferretti в нынешнем году стала на 14% дешевле, чем в пред.г.

Выставка-продажа яхт в Гонконге проводится с 1982г.; с 2004г. она стала ежегодной. Количество посетителей с 2004 до 2007г. возросло с нескольких сотен до 10 тысяч.

Значительную часть покупателей выставки составляют граждане КНР, покупки которых в пред.г. выросли на 60%. Эксперты считают, что этому году картина не изменится, и граждане Китая по-прежнему останутся стабильными потребителями рынка роскошных яхт.

Более зрелый гонконгский рынок, видимо, испытывает спад, но, продавцы уверены, что он не будет таким значительным как в 90гг., когда происходила массовая иммиграция из Гонконга в преддверии передачи суверенитета от Великобритании КНР. РИА «Новости», 22.11.2008г.

— 14 марта в Сянганском центре конференций и выставок закрылась 3-дневная выставка «Мореходство Китая-2008», в которой приняли участие 130 компаний из 18 стран и регионов мира.

В Южном Китае эта международная выставка не имеет аналогов. На ней демонстрируются оборудование для навигации, связи и другая продукция судостроительной и судоремонтной промышленности.

Организаторами выставки выступают Сянганское управление судоходства и австралийский издательский дом «Бэрд».

Статистика администрации Специального административного района Сянган показывает, что к концу прошлого года общий тоннаж зарегистрированных в районе судов превысил 36 млн.т., и таким образом, Сянган стал важным для Азии центром морских грузоперевозок. Синьхуа, 15.3.2008г.

— Делегация судостроительной промышленности Гонконга, под руководством Бюро экономического развития и трудоустройства, на этой неделе посетит Тяньцзинь и Циндао для продвижения услуг по морским грузоперевозкам и исследованию перспектив делового сотрудничества.

Во время визита замминистра экономического развития Ева Ченг встретится с представителями власти обоих муниципалитетов, включая отделы портового сообщения и администрации, также как и с ассоциациями судовладельцев, классификационными обществами и представителями морских, портовых и логистических структур.

Целью визита является укрепление сотрудничества между морскими сообществами Гонконга и обоими городами, а также посвящение их в последние усовершенствования в сфере услуг морских грузоперевозок в Гонконге.

Семинары в Тяньцзине и Циндао помогут в продвижении качественных судоходных услуг Гонконга перед аудиторией Мейнленда. Среди обсуждаемых тем: морское законодательство и услуги, финансирование грузоперевозок, морское страхование, вопросы налогообложения и регистрации судов. Offshore.SU, 15.11.2006г.

Грузия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— ООО «Батумский судостроительный завод», 100% государственную долю которого минэкономразвития Грузии в фев. 2007г. в четвертый раз выставило на продажу, вновь оказалось невостребованным.

Как сообщили в тендерной комиссии министерства, на аукцион, назначенный на пятницу, не поступила ни одна заявка. Начальная цена судозавода была установлена в 8,3 млн.долл. Согласно условиям тендера, покупатель должен был оплатить стоимость приобретенного объекта в течение одного месяца со дня утверждения итогов аукциона. Он должен был взять на себя обязательства по сохранению профиля предприятия на протяжении минимум трех лет и в течение этого периода увеличить фонд зарплаты на 10%.

Имущество завода состоит из административного здания в Батуми площадью 2 тыс. 873,9 кв.м. и других сооружений в селе Ангиса Хелвачаурского района общей площадью 23 тыс. 668,5 кв.м., а также земельного участка площадью 95,8 тыс.кв.м. Уставный капитал ООО «Батумский судостроительный завод» составляет 14 млн. 184,45 тыс. лари. Дебиторская задолженность предприятия равняется 1 млн. 379,863 тыс. лари, кредиторская — 1

млн. 919,457 тыс. лари. Официальный курс на 23 марта – 1,703 лари. Interfax, 23.3.2007г.

– Министерство экономического развития Грузии выставило на продажу ООО «Батумский судостроительный завод», 100% государственную долю которого ведомство трижды безрезультатно пыталось приватизировать в 2005г. в порядке коммерческого конкурса.

Как сообщили в тендерной комиссии министерства, начальная цена предприятия установлена в 8,3 млн.долл. Заявки на участие в аукционе будут приниматься до 23 марта 2007г. и вечером того же дня состоится сам аукцион. Задаток определен в 830 тыс.долл., шаг аукциона – 20 тыс.долл.

Согласно условиям тендера, покупатель должен оплатить стоимость приобретенного объекта в течение одного месяца со дня утверждения итогов аукциона. Он должен взять на себя обязательства по сохранению профиля предприятия на протяжении минимум трех лет и в течение этого периода увеличить фонд зарплаты на 10%. Имущество завода состоит из административного здания в Батуми площадью 2 тыс. 873,9 кв.м. и других сооружений в селе Ангиса Хелвачаурского района общей площадью 23 тыс. 668,5 кв.м., а также земельного участка площадью 95,8 тыс.кв.м.

Уставный капитал ООО «Батумский судостроительный завод» составляет 14 млн. 184,45 тыс. лари. Дебиторская задолженность предприятия равняется 1 млн. 379,863 тыс. лари, кредиторская – 1 млн. 919,457 тыс. лари. Три предыдущих конкурса на приватизацию 100% госдоли в ООО «Батумский судостроительный завод» проводились в августе, октябре и ноябре. 2005г. Однако для участия в них не поступила ни одна заявка. Interfax, 26.2.2007г.

Дания

Судостроение

Судостроительная промышленность традиционно является высокоразвитой отраслью экономики Дании. Датские верфи имеют опыт строительства судов практически любого класса, типа и тоннажа. Высокое качество производства позволяло датчанам в течение длительного времени сохранять за собой 2-3% мирового рынка новых судов. Однако в последние годы доля Дании в мировом судостроении существенно уменьшилась и в наст.вр. не превышает 1%.

Датские судостроительные верфи объединены в союз судостроителей, входящий в морскую ассоциацию Дании (Danske Maritime), а с 1961г. в отрасли имеется специальный финансовый орган – Фонд кредитования судостроения Дании (Danmarks Skibskreditfond, с 2005г. он преобразован в акционерную компанию Den Danske Maritime Fond). В начале 90гг. судостроительная отрасль промышленности Дании считалась крупнейшей в Европе. Жесткая конкуренция со стороны судостроительных верфей Южной Кореи, Японии, Китая, восточноевропейских стран (Румынии, Польши), а также Германии (в первую очередь верфей бывшей ГДР), значительно осложнили ситуацию для большинства датских судостроительных компаний и верфей.

Конъюнктура мирового рынка судостроения характеризуется устойчивыми, довольно высокими темпами роста. Так в 2006г. мировые верфи за-

ключили заказов на строительство новых судов на 105,5 млрд.долл. Большую часть заказов составляют нефтяные танкеры, поскольку перевозчики стремятся модернизировать свои флоты в свете предстоящего в 2010г. запрета Международной морской организации (International Maritime Organization) на эксплуатацию однокорпусных танкеров. Расходы на новые суда в 2006г. увеличились по сравнению с 2005г. на 37% и превзошли рекорд 2004г. в 76,3 млрд.долл. При этом танкерные перевозчики увеличили в 2006г. свои расходы на 122% до 49,2 млрд.долл. Наибольшие средства расходуются на танкеры класса Suezmax, обладающие вместимостью 1 млн. бар. Число заказов на них увеличилось более чем в 10 раз до 5,6 млрд.долл.

Согласно данным за 2006г., на рынке отмечено абсолютное доминирование азиатских стран-производителей – общая доля Южной Кореи, Китая и Японии достигает 75%. Доля Дании практически не изменилась и по-прежнему составляет 1%.

Региональная структура мирового судостроения, кол-во судов, объем в куб.т.

	2005		2006	
	кол-во	млн.кбт.	кол-во	млн.кбт.
Дания	7	0,32	9	0,37
Евросоюз.....	344	3 149	328	4 020
Остальная Европа.....	182	1 381	209	1 792
Китай.....	420	4 343	503	5 274
Южная Корея	326	10 136	378	11 940
Япония	469	8 479	529	9 458
Другие страны.....	388	1 865	448	1 888
Всего	2 129	29 353	2 395	34 372

Источник – Danske Maritime, 2007г. (по данным Lloyds Register of Shipping).

Дания остается в числе стран, продолжающих строительство крупных морских судов. С учетом переходящих заказов предыдущего периода и оборонных заказов, в 2006г. датские верфи поставили 9 судов общим тоннажем 364 тыс.куб. т. или 544 тыс. брутто т., что по показателям тоннажа на 5,2% и 7,2%, соответственно, больше, чем в 2005г. (10 судов общим тоннажем 346 тыс.куб. т. или 507 тыс. брутто т.).

Объем производства верфей Объединения судостроителей Дании в 2006г., в ед., брутто тоннаж, дедвейта

Тип судна	Кол-во	бт.	двт.
Контейнеровозы	4	539 866	543 802
Траулеры	4	4 189	5 500
Торг. суда всего	8	544 055	549 302
Военные корабли	1	87	25
Итого	9	544 142	549 327
Из них по датским верфям			
Karstensens Skibsvaerft	4	4 189	5 500
Odense Staalskibsvaerft	4	539 866	543 802
Soby Vaerft	1	87	25

Источник – Danske Maritime, 2007г.

В 2006г. на судостроительных верфях по всему миру было размещено 3642 заказа на строительство судов суммарным водоизмещением 60,8 млн. кбт. (в 2005г. портфель заказов насчитывал 2597 судов суммарным водоизмещением 40,7 млн. кбт.). В странах Евросоюза в 2006г. портфель заказов состоял из 395 судов суммарным водоизмещением 4,8 млн. кбт, что составило 10,8% от мировых показателей по количеству заказанных судов и 7,9% от общего тоннажа заказов. По отношению к аналогичному периоду пред.г. показатели ЕС уменьшились на 17,4% по

числу заказов и на 24,7% — по суммарному тону.

В Дании поступление новых заказов в 2006г. характеризовалось следующими показателями: 25 судов общим тоннажем в 1 млн. 286 тыс. брутто т. или 1 млн. 320 т. дедвейта, что в показателях компенсированных брутто т. (875 тыс.куб. т.) на 3,8% больше, чем в 2005г.

Пакет реализуемых в 2006г. на датских верфях заказов осуществлял 34 судна общим тоннажем в 1 млн. 637 тыс. брутто т. или 1 млн. 636 тыс.т. дедвейта, что в показателях компенсированных брутто т. (1млн. 123 тыс.куб. т.) на 81,7% больше по сравнению с 2005г.

Пакет выполняемых заказов верфей Союза судостроителей Дании (Danske Maritime) на 1 янв. 2007г., в ед., брутто тоннах, дедвейта

Тип судна	Кол-во	бт.	двт.
Контейнеровозы	12	1 619 598	1 629 606
Суперяхты	5	2 450	500
Траулеры	6	5 415	5 400
Торг. суда всего	23	1 627 463	1 635 506
Военные корабли	8	4 522	850
Патрульные корабли	3	5 100	
Итого	34	1 637 085	1 636 356
Датским заказам	26	1 633 970	1 635 356
иностраным заказам	8	3 115	1 000
В т.ч. по датским верфям			
Karstensens Skibsvaerft	8	9 415	6 100
Odense Staalskibsvaerft	15	1 624 698	1 629 606
Soby Vaerft	6	522	150
Aarhus Vaerft	5	2 450	500
Итого:	34	1 637 085	1 636 356

Источник — Союз судостроителей Дании (Danske Maritime), 2007г.

В поступлении заказов для датских верфей по сравнению с 90гг. отмечается тенденция к сокращению. Высокие производственные издержки затрудняют привлечение иностранных заказчиков. В условиях обострившейся конкуренции на мировом рынке судостроения заказчиками для датских судоверфей являются местные судоходные компании. Основные верфи страны находятся под контролем этих компаний. Некоторую помощь также оказывают и государственные структуры посредством заказов кораблей для ВМС Дании.

Поступление новых и наличие пакета выполняемых заказов для верфей Союза судостроителей Дании (Danske Maritime), в ед.; в 1000 брутто тонн, двт. и кбт.

	Поступление новых заказов судов			Сохраняемый пакет реализ. заказов (на конец года)				
	бт.	двт.	кбт.	судов	бт.	двт.	кбт.	
1990	26	1 104	1 840	452	67	1 687	2 663	913
1991	13	551	993	217	55	1 759	3 054	786
1992	14	606	1 068	257	42	1 694	3 085	662
1997	9	326	395	238	28	866	1 043	644
1998	15	318	394	236	27	749	913	548
1999	10	376	424	268	21	759	869	540
2004	8	211	257	158	14	120	134	120
2005	14	1 280	1 321	843	18	895	866	618
2006	25	1 286	1 320	875	34	1 637	1 636	1 123

Источник — Danske Maritime, 2007г.

Приоритетным направлением датского судостроения является строительство стандартных судов, а именно универсальных грузовых контейнеровозов, танкеров для перевозки химических грузов с нержавеющей сталью и двойными корпусами, а также небольших рыболовецких судов. Ведутся экспериментальные работы по строительству таких специализированных су-

дов, как цементовозы, пассажирские и автомобильные паромы, транспортные суда и буксиры, платформы для работы на нефтяных и газовых месторождениях на шельфе.

В Дании насчитывается 37 фирм, занятых непосредственно в судостроительной отрасли. Крупнейшие 17 компаний, в т.ч. производитель двигательных установок — концерн MAN Diesel, концерн по производству лакокрасочных и защитных покрытий Hempel входят в Датскую морскую ассоциацию Danske Maritime. Кроме того, в Ассоциации датских экспортеров Danish Export Group Association также есть морская секция Danish Marine Group, в которой состоят более 60 крупных и мелких фирм, напрямую или косвенно занятых в судостроении. Значительное количество компаний выполняют различные узкоспециализированные задачи при строительстве и обслуживании судов в процессе эксплуатации. Фирмы и организации, занимающиеся разработками и производством военной продукции, объединены в ассоциацию военного кораблестроения Дании Naval Team Denmark. Она насчитывает 12 постоянных и 3 ассоциированных членских фирмы и организации.

Непосредственно в отрасли на 1 янв. 2007г. было занято 8350 чел., из них 3620 — на строительстве новых судов, 4280 — в производстве сопутствующего оборудования, 450 — в ремонте и техническом обслуживании. В целом в последние годы эти показатели выглядят относительно стабильными, с незначительными колебаниями в ту или иную сторону. На начало 2007г. численность занятых в датском судостроении несколько увеличилось по сравнению с предг.

Количество занятых в судостроении Дании, чел., на 1 янв. соответств.г.

	2006	2007
Производство оборудования	3 880	4 280
Строительство новых судов	3 376	3 620
Ремонт судов	315	450
Всего	7 571	8 350

Источник — Danske Maritime, 2007г.

В среднесрочной перспективе количество работающих в данной отрасли будет снижаться. Одной из причин этого является то, что датские компании стали все чаще размещать заказы на строительство новых судов в азиатских странах. А.Р.Moller-Maersk недавно объявил о том, что до 2009г. в рамках оптимизации структуры концерна на его подразделениях по всему миру будет сокращено 3000 рабочих мест. Ланное сокращение затронет и предприятия А.Р.Moller-Maersk в Дании.

Крупнейшими судостроительными компаниями Дании являются: Odense Staalskibsvaerft, Karstensens Skibsvaerft и Danyard Aalborg.

Судоверфь Odense Staalskibsvaerft в г.Линде — самая крупная в Дании. На ней на фев. 2007г. работало всего 3035 чел. Она является лидером группы судостроительных верфей г.Оденсе (Odense Staalskibsvaerft Gruppen), которая входит в группу компаний А.Р.Moller-Maersk Gruppen. Odense Staalskibsvaerft Gruppen включает в себя: пять судостроительных верфей (Odense Staalskibsvaerft, Дания; Volkeswerft Stralsund GmbH, Германия; Baltija Shipbuilding Yard, Клайпеда, Литва; Balti ES, Нарва и Loksa Shipyard Ltd, Локса, Эстония); компанию Maersk Container Industri по производству морских контейнеров; вспомогательные предприятия (исследовательский центр, консалтинговая компания).

Среди иностранных верфей наибольшей популярностью у датских судоходных компаний пользуется китайское предприятие Guangzhou Shipyard. На этой верфи в 2005-07гг. размещена значительная часть заказов на постройку новых судов (танкеров и сухогрузов) для основного конкурента Maersk и второго по величине судоходного концерна, зарегистрированного в Дании, — Dampskibsselskabet Torm, а также ряда других датских судоходных компаний.

В последние годы Odense Staalskibsvaerft испытывает определенные трудности в связи с активными действиями на рынке своего основного конкурента из Южной Кореи Hyundai Heavy Industries (ННІ)», на долю которого приходится 40% мирового рынка производства крупных контейнеровозов. ННІ объявил, что готов принимать заказы на постройку контейнеровозов объемом не менее 13 000 TEU (стандартные 20 футовые контейнеры). Это вдвое превышает объемы тех судов, которые используются в наст.вр. Длина таких контейнеровозов будет составлять 382 м., а ширина — 54 м. Другая южнокорейская судостроительная компания Samsung Heavy Industries также является крупным конкурентом для датских судостроителей. Она имеет крупный пакет заказов на постройку контейнеровозов объемом по 9600 TEU. Конкуренцию европейским судостроителям составляют китайские верфи.

На верфи Odense Staalskibsvaerft по заказу концерна A.P.Moller-Maersk продолжают работы по строительству серии самых больших в мире контейнеровозов, рассчитанных по проектной мощности на 11 тыс. TEU. Спуск на воду первого судна этой серии и крупнейшего на тот момент в мире контейнеровоза Emma Maersk (11 тыс. TEU, длина — 397 м., ширина — 56 м.) в авг. 2006г. стал настоящим событием в Дании. На март 2008г. была завершена постройка еще трех судов из восьми серии E, а четыре остальных еще продолжают строиться. Специалисты верфи утверждают, что суда серии E, с учетом доработки проектных параметров и характеристик, способны нести предельную нагрузку до 15-16 тыс. TEU. С учетом огромного размера судов этого типа, дочерней компанией концерна Maersk Line принято решение о том, что контейнеровозы серии E не будут заходить в порты Орхус в Дании и Гетеборг в Швеции, т. к. данные порты слишком малы для этих судов.

Судостроительная компания Karstensens Skibsvaerft в г. Скаген активизировала свою деятельность недавно. Руководство компании инвестировало значительные средства на строительство сухого дока, что в дальнейшем позволит осуществлять ремонт и строительство судов длиной более 100 м. Сейчас портфель заказов Karstensens Skibsvaerft состоит из 8 судов. Верфь Karstensens Skibsvaerft также контролирует пакет акций верфи Nuuk Vaerft в Гренландии, где занято 50 чел.

Судостроительная компания Danyard Aalborg специализируется на строительстве небольших военных кораблей, прогулочных катеров и моторных яхт из композитных материалов. Современные доки (один из них — сухой) и высокопроизводительные ремонтные мастерские верфи позволяют также производить текущий ремонт и техобслуживание всех видов судов.

Верфь Soby Vaerft в целях повышения конкурентоспособности в ремонте судов также начала

строительство нового сухого дока. Текущий портфель заказов компании состоит из 6 кораблей для ВМС Дании.

Датские судостроители полагают, что ввиду все возрастающей конкуренции (со стороны азиатских компаний, а также восточноевропейских производителей) им необходимо сосредоточить усилия на тех направлениях, где Дания занимает лидирующее положение. Ими являются производство двигателей (Man Diesel), покраска кораблей (Hempel), строительство контейнеровозов (Odense Staalskibsvaerft) и некоторые другие области. Все большее значение для датской экономики приобретают производство судового оборудования и сопутствующих материалов.

Производственные мощности мирового лидера в строительстве судовых двигательных установок датского концерна Man Diesel обеспечены заказами на несколько лет вперед. В ходе кампании по объединению разрозненных фирм в данной области, 1 сент. 2006г. концерн Man Diesel создал европейскую акционерную компанию «Man Diesel SE, зарегистрированную в Аугсбурге, в связи с чем старое название концерна (Man B&W Diesel) было заменено на нынешнее (Man Diesel). Большая часть производства концерна сосредоточена за пределами Дании по лицензиям Man Diesel SE.

Крупнейший поставщик лакокрасочных материалов и защитных покрытий для судостроения компания Hempel наряду с другими субпоставщиками отмечают рекордный рост прибылей в силу значительного экспертного потенциала, накопленного компанией.

Датское правительство в соответствии с правилами ЕС с 1 янв. 2001г. прекратило финансовую поддержку национальному судостроению. До этого она составляла 800-900 млн. дат. крон, в год (9% от стоимости новых судов). В результате чего датским верфям стало трудно конкурировать с верфями стран Восточной Европы, Южной Кореи и Китая, которые выполняют основную часть заказов на мировом рынке судостроения.

Совет министров ЕС 27 авг. 2002г. принял решение о возобновлении госсубсидий судостроения в странах-членах ЕС в размере до 6% от стоимости строящихся судов класса контейнеровоз, сухогруз, судов для перевозки химических веществ и сжиженных газов. Такой порядок просуществовал до марта 2005г., когда иск ЕС в отношении Южной Кореи был рассмотрен в ВТО.

Правила КЕС в отношении субсидирования судостроения в странах-членах в основном сводятся к тому, что условия регулирования должны быть приближены к тем, которые существуют в других отраслях, и эти субсидии не могут предоставляться за счет госбюджета, т.е. государством в той или иной форме. При оценке размеров субсидирования принимаются во внимание все экономические условия по отношению к судостроению, косвенные преимущества для отрасли посредством налоговых механизмов, отсрочек, снижения различных платежей и сборов, отличающихся от условий для конкурентов.

До конца 2006г., тем не менее, существовал регламент КЕС и Ассоциации европейских судостроителей Cesa (Community of Shipbuilders Association), позволяющий государственным субсидии в 20% в отношении расходов на производство продукции и развитие технологических процес-

сов, связанных с инновациями в отрасли. Срок регламента истек, Cesa предложила продлить его на 24 мес., КЕС настаивает на продлении на 18 мес.

В преддверии окончания срока государственного субсидирования судостроения министерство экономики Дании, Национальный банк и датский Фонд кредитования судостроения (ФКС) в янв. 2005г. заключили соглашение о превращении ФКС в акционерное общество. В мае 2005г. была образована акционерная компания Den Danske Maritime Fond («Датский морской фонд») которая оказалась во владении тех же финансовых институтов, страховых компаний, верфей и национального банка, которые ранее являлись гарантами ФКС. Ее задачами являются развитие и поддержка датского судостроения и смежных отраслей, в частности путем выделения средств на подготовку специалистов и НИОКР. Таким образом, правительство Дании пытается нивелировать последствия прекращения возможности прямого государственного субсидирования отрасли.

Доля судостроения в общем товарообороте Дании за отдельные годы, в млн. крон, %

Годы	A	I	B	II	C	II
1984	260410	7010	2,69	5960	2,29	
1990	318658	6810	2,14	6180	1,94	
1995	397219	9080	2,29	5300	1,33	
2000	485529	9735	2,01	4400	0,91	
2004	553978	10720	1,94	4030	0,73	

A – Товарооборот Дании в целом; B – Товарооборот судостроительной промышленности в целом; C – Товарооборот датский верфей (строительство новых судов); I – млн. крон; II – % от товарооборота Дании.
Источник – морская ассоциация Danske Maritime, по данным на фев. 2007г.

Датские судостроители обеспокоены положением с отрасли и считают, что им надо сосредоточить усилия на тех направлениях, где они имеют лидирующее положение. Такими сферами является производство двигателей (MAN Diesel), покраска кораблей (Hempel) и строительство контейнеровозов (Odense Staalskibsvaerft). Причем производство судового оборудования и сопутствующих материалов приобретают все большее значение для датской экономики, чем строительство судов. Производственные мощности мирового лидера в строительстве судовых двигательных установок датского концерна MAN Diesel обеспечены заказами уже до 2009г. В ходе кампании по объединению разрозненных фирм в данной области, 1 сент. 2006г. концерн MAN Diesel создал европейское акционерную компанию MAN Diesel SE, зарегистрированную в Аугсбурге, в связи с чем старое название концерна (MAN B&W Diesel) было заменено на нынешнее (MAN Diesel). Большая часть производства концерна сосредоточена за пределами Дании по лицензиям MAN Diesel SE.

Крупнейший поставщик лакокрасочных материалов и защитных покрытий для судостроения компания Hempel наряду с другими субпоставщиками отмечают рекордный рост прибылей в силу значительного экспертного потенциала, накопленного компанией.

Даже с учетом указанных негативных тенденций в отрасли за последнее десятилетие, судостроение продолжает играть существенную роль в экономике Дании.

Доля Дании в мировом судостроении

	2000	2001	2002	2003	2004
Всего в мире, cgt/cgrt	20300	20200	21600	21900	25500
В Дании, cgt/cgrt	258	240	290	256	192
% от мирового пр-ва	1,3	1,2	1,3	1,2	0,8

Источник: Danske Maritime, 2005г.

В начале 90гг. судостроительная отрасль промышленности Дании считалась крупнейшей в Европе. Жесткая конкуренция со стороны судостроительных верфей Южной Кореи, Японии, Китая, а также восточноевропейских стран (Румыния, Польша) и Германии (в первую очередь верфи бывшей ГДР) значительно осложнили ситуацию для большинства датских судостроительных компаний. Несмотря на это, Дания остается в числе стран, продолжающих заниматься строительством морских судов.

Датское правительство в соответствии с правилами ЕС с 1 янв. 2001г. прекратило финансовую поддержку национальному судостроению. До этого она составляла 800-900 млн. дат.кр., в год (9% от стоимости новых судов). В результате чего датским верфям стало трудно конкурировать с верфями стран Восточной Европы, Южной Кореи и Китая, которые в настоящее время выполняют основную часть заказов на мировом рынке судостроения.

Совет министров ЕС 27 авг. 2002г. принял решение о возобновлении госсубсидий судостроения в странах-членах ЕС до 6% от стоимости строящихся судов класса контейнеровоз, сухогруз, судов для перевозки химических веществ и сжиженных газов. Такой порядок просуществовал до марта 2005г., когда иск ЕС в отношении Южной Кореи был рассмотрен в ВТО.

В преддверии окончания срока государственного субсидирования судостроения министерство экономики Дании, Национальный банк и датский Фонд кредитования судостроения (ФКС) в янв. 2005г. заключили соглашение о превращении ФКС в акционерное общество. В результате, в мае 2005г. была образована акционерная компания Den Danske Maritime Fond («Датский морской фонд») которая оказалась во владении тех же финансовых институтов, страховых компаний, верфей и национального банка, которые ранее являлись гарантами ФКС. Ее задачами являются развитие и поддержка датского судостроения и смежных отраслей, в частности путем выделения средств на подготовку специалистов и НИОКР. Таким образом, правительство Дании пытается нивелировать последствия прекращения возможности прямого государственного субсидирования отрасли.

Датские судовладельцы управляют современным, оборудованным по последним технологиям флотом и имеют в своем распоряжении один из крупнейших в мире флотов. В его составе на 2005г. насчитывается 450 сухогрузов суммарным тоннажем 5 млн.т. Из них основную часть составляют контейнеровозы (4,4 млн.т.). Дания располагает развитой портовой инфраструктурой, всего в стране в 2005г. действовал 121 порт. Крупнейший из них – Копенгагенский морской порт, в который ежегодно заходят 20 тыс. судов.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Датская машиностроительная компания FLSmith выиграла контракт на поставку оборудования в Россию стоимостью 475 млн. датских крон (93,43 млн.долл.). Оборудование будет поставляться на цементный завод в Курске и обеспечит

производство 3.500 т. цемента в день. Завод будет введен в эксплуатацию в 2010г.

Для FLSmidth это уже третий контракт в России за последний год. FLSmidth производит оборудование и системы для цементной и горнорудной промышленности, в основном, для крупных производителей.

В сент. FLSmidth подписала с российской группой Евроцемент контракт на поставку оборудования для новой энергетически экономичной линии по производству цемента на 1,2 млрд. датских крон (225,2 млн.долл.).

Глава FLSmidth Йорген Уно Расмуссен в янв. этого года сообщал о планах компании укреплять позиции на рынке РФ. За последние несколько лет FLSmidth открыла офисы продаж в Москве и Санкт-Петербурге. Рейтер, 2.1.2008г.

– Промышленная группа «Генерация» (Свердловская обл.) и датская компания BK Aalborg заключили партнерское соглашение по продаже на рынке России и стран СНГ котельного оборудования датского производства. Компания Aalborg industrial является одной из ведущих в мире компаний по производству судовых (90% мировых продаж), промышленных паровых котлов, нефтенагревательного оборудования. Расширение ассортимента котельного оборудования за счет датской продукции позволит российской компании предложить разнообразные проекты и комплексные решения теплоснабжения производственных и жилых зданий, предприятий, как в России, так и странах СНГ. www.economy.gov.ru, 12.8.2007г.

Евросоюз

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Наблюдавшийся в последние 10 лет значительный рост спроса на яхты класса «люкс» (обычно к ним относят те, длина которых превышает 30 м.) явился отражением резкого увеличения числа сверхбогатых людей в мире, а также стоимости их активов. В указанный период к данной категории покупателей добавились новые преуспевающие предприниматели в богатых сырьевыми ресурсами регионах (таких как Россия, Ближний и Средний Восток), а также в Европе и США (в лице торговцев недвижимостью, менеджеров по хеджированию и банкиров). В результате приток заказов на сверхдорогие яхты, которые могут стоить сотни млн.долл., достиг небывалых уровней. По данным отраслевого журнала The Yacht Report, в тек.г. число таких яхт (строящихся или еще не начатых строительством, но уже заказанных) возросло до 445, тогда как 10 лет назад этот показатель был равен 81.

Аналитики полагают, что большой портфель заказов оградит рассматриваемый рынок от потрясений, которыми сопровождается разразившийся в мире финансовый кризис. Последний может коснуться только обычных яхт и сверхдорогих яхт длиной 30-50 м. В США уже произошло снижение спроса на яхты стоимостью от 1 млн. до 8 млн.долл.

По заявлению М. Редмейна, главного редактора журнала The Yacht Report, яхта стоимостью 100 млн. евро является для некоторых новых заказчиков из развивающихся стран лишь «скромным» приобретением, что позволяет рассчитывать на дальнейший рост спроса. Между тем последний

значительно опережает предложение, что объясняется ограниченными производственными возможностями судовой верфи.

Как полагает М. Редмейн покупку яхты класса «люкс» могут позволить себе 90 тыс. жителей планеты, но имеют их только 3,5 тыс., при этом у некоторых из них яхты старые и по современным стандартам относительно малы. Отгрузки же данных плавучих средств не поспевают за спросом, хотя они и возросли с 87 шт. в 1998г. до 253 шт. в 2007г.

Большинство яхт класса «люкс», 80% которых являются моторными, строятся в Северной Европе такими известными компаниями, как Feadship и Blohm and Voss. Из-за растущего спроса в последние годы к производству этих плавучих средств активно подключились фирмы Турции, КНР и Новой Зеландии.

Среди появившихся недавно на рассматриваемом рынке проблем М. Редмейн называет задержки с поставками оборудования, изготавливаемого по индивидуальному заказу, по его мнению, должно стимулировать в отрасли (по крайней мере среди продуцентов не очень дорогих яхт) процессы консолидации и стандартизации.

Неудобства для покупателей, связанные с длительными сроками проектирования и строительства яхт класса «люкс», привлекли в этот бизнес компании, которые торгуют предметами роскоши и имеют клиентов, проявляющих растущий интерес к дорогим яхтам. Так, французская группа LVMH установила недавно контроль над британской фирмой Princess Yachts и согласилась также купить Royal van Lent, датского продуцента сверхдорогих яхт, продаваемых под товарным знаком Feadship. Группа Hermes образовала совместное предприятие с базирующейся в Монако компанией Wally, которая строит высокотехнологичные парусные и моторные суда.

Специфические требования настоящих и будущих владельцев яхт класса «люкс» постоянно растут. Прежде всего они хотят купить яхты более значительных размеров и более привлекательного вида, для чего нанимают лучших архитекторов и дизайнеров. Нередко покупатели настаивают также на площадке для приземления вертолетов, оборудовании спутниковой связи, системах безопасности и даже на мини-субмаринах.

Давно миновали времена, когда обладатели сверхдорогих яхт использовали их исключительно для отдыха. Теперь эти плавучие средства оснащаются оборудованием для проведения видео-конференций, многоканальными телевизионными системами и другим оборудованием, позволяющим управлять крупным бизнесом с борта яхты. Один из осуществляемых проектов предусматривает строительство 125-метровой моторной яхты с медицинским центром, аудиовизуальными развлекательными системами, площадкой для приземления вертолета, парковкой для легкового автомобиля, 10-ком-натными номерами VIP-класса и полностью оборудованной кухней.

Некоторые владельцы яхт класса «люкс» озабочены состоянием экологии и предпочитают использовать на борту солнечные энергоустановки и двигатели с менее вредными выбросами. Итальянская фирма Ferretti разработала совместно с германской автомобильной группой ZF моторную яхту, значительную часть электроэнергии для ко-

торой будут обеспечивать аккумуляторные батареи.

Большинство же сверхдорогих моторных яхт, нередко называемых аналитиками плавучими дворцами, отличаются экстравагантностью и энергоемкостью. БИКИ, 18.10.2008г.

— Крупнейшие мировые поставщики подъемно-транспортных систем в 2006г. Если в 2005г. доходы возросли только у 8 из 20 крупнейших фирм отрасли, то в 2006г. — у 16, при этом 10 из них сообщили о двузначном процентном приросте. В таблице о рангах по итогам 2005г. последнее (20) место принадлежало компании с продажами 135 млн.долл., а в прошлом году — 157 млн.

В 2006г. совокупный оборот 20 крупнейших мировых поставщиков подъемно-транспортных систем составил 11,7 млрд.долл., что меньше, чем в 2005г. Объясняется это снижение реструктуризационными изменениями в группе Siemens, в результате которых ее бизнес, связанный с производством и поставками оборудования для подъема и перемещения материалов, был приобретен европейской инвестиционной компанией Triton и стал осуществляться в рамках новой частной фирмы Dematic. Продажи последней в 2006г. исчислялись в 1 млрд.долл., тогда как у Siemens Logistics and Assembly Systems в 2005г. они равнялись 3 млрд.долл., что позволило этому подразделению занять первое место в таблице о рангах по итогам 2005г. Без Dematic совокупный оборот крупнейших фирм-поставщиков в прошлом году возрос по сравнению с 2005г. на 9%.

По аналогичным причинам покинула список 20 крупнейших поставщиков подъемно-транспортных систем компания Swisslog Holding, занимавшая в 2005г. 8 место. Она начала сворачивать этот бизнес в 2003г. и теперь выступает в основном в качестве системного интегратора и поставщика программного обеспечения.

Австралийская группа Brambles, находившаяся в прошлогодней таблице о рангах на 16 месте, продала в 2006г. подразделение Interlake Materials Handling, которое слилось потом с United Fixtures (США); в результате образовалась компания UFI, продажи которой в 2006г. позволили ей занять в списке крупнейших поставщиков 17 место. О планах покупки UFI сообщила недавно испанская группа Mecalux (5 место), но она не сможет осуществить этот опцион до середины 2008г.

Впервые в список 20 крупнейших поставщиков вошла австрийская фирма TGW Transportgerate. В 2005г. она начала осуществлять продажи в США, приобретя там компанию Ermanco.

Чтобы попасть в перечень 20 крупнейших поставщиков, составляемый ежегодно журналом Modern Materials Handling, компании должны присутствовать на североамериканском рынке и быть поставщиками подъемно-транспортных систем (для которых они изготавливают по меньшей мере два главных компонента), включая транспортирующие устройства, оборудование для складирования и конвейеризации, классификаторы и сортировальные установки, оборудование для сбора данных, программное обеспечение и средства управления. Для проектирования, установки и интегрирования систем они обязаны использовать персонал, занятый полный рабочий день.

В таблице о рангах за 2006г. (как и в 2005г.) доминируют европейские компании. 14 из 20 крупней-

ших поставщиков имеют головные конторы в Европе, 4 — в США и 2 — в Японии. Первая пятерка включает в себя одну неевропейскую фирму (японскую Daifuku); впервые в число пяти лидеров вошла Mecalux, ранее занимавшая 7 место (это стало возможно благодаря 35% приросту ее оборота).

Значительно улучшили свои позиции также голландская компания Vanderlande и английская Tom-kins. У первой оборот возрос на 43%, что позволило ей переместиться с 10 на 6 место. Руководители Vanderlande сообщили о приросте продаж по всему ассортименту поставляемых систем и всем географическим зонам, а также отметили большой вклад в этот прирост покупателей из России, Турции и Канады.

Tomkins смогла увеличить оборот на 53% и передвинулась с 20 на 16 место. Ее основное подразделение по подъемно-транспортному оборудованию (Dearborn Mid-West Conveyor) находится в США. По заявлению представителей данной компании, значительная часть прироста ее продаж была обеспечена высоким спросом со стороны фирм, занятых в энергетическом секторе.

Согласно прогнозам Ассоциации американских поставщиков подъемно-транспортного оборудования, в тек.г. его продажи в США должны вырасти на 6,5-8%. Журнал Modern Materials Handling. БИКИ, 3.7.2007г.

— Еврокомиссия в прошлую среду подтвердила, что послала Официальный протест ряду судостроительных фирм, в отношении их предполагаемой роли в заключении картельных соглашений между заинтересованными сторонами в вопросе перевозок больших объемов жидкости в контейнерах на кораблях по глубоководным маршрутам.

В заявлении с протестом говорится, что в заключенных договоренностях нарушались такие положения как перерасчет цены клиенту, предложение снаряжения, фиксирование цены и обмен конфиденциальной рыночной информацией, в отношении морской транспортировки жидкости в цистернах по глубоководным маршрутам.

Эта практика, согласно жалобе Еврокомиссии, ограничивает конкуренцию рынка ЕС, противоречит правилам Договора ЕС, которые объявляют вне закона сделки, ограничивающие свободный процесс торговли (статья 81 Договора ЕС и статья 53 соглашения о Европейском экономическом пространстве).

Предварительные заключения, сделанные в протесте Еврокомиссии базируются на информации, собранной во время внезапных проверок, организованных Комиссией 19 и 20 фев. 2003г., информации, предоставленной затем в ходе снисходительного надзора Комиссии, и информации, полученной от последующих проверок Комиссии. Offshore.SU, 18.4.2007г.

— Еврокомиссия заявила о своем решении продлить систему правил предоставления госсубсидий для кораблестроения на два года, до 31 дек. 2008г.

Действующая система, вступившая в силу с начала 2004г. и действительная до 31 дек. 2006г., привлекает во внимание характеристики судостроительной промышленности, включая проверки использования субсидий на инновации, которые являются уникальными в законе ЕС о государственных субсидиях.

Выделяя ограниченный промежуток времени на применение этих правил, Комиссия хочет приобрести опыт перед окончательным определением будущего правил.

Комиссар по антимонопольной политике ЕС Нили Кресс пояснила: «Поощрение инноваций во всех секторах европейской экономики жизненно важно. Комиссия хочет создать конкурентоспособную и инновативную судостроительную промышленность в Европе — однако мы нуждаемся в опыте применения правил субсидирования этого сектора перед тем, как строить планы на будущее».

Комплекс мероприятий по выделению государственных субсидий, принятый Комиссией 7 июня 2005г., показал, что Комиссия должна решить: необходимы ли еще особые правила для судостроительного сектора, или же этот сектор может подчиняться общим правилам выдачи государственных субсидий.

С момента вступления в силу действующей системы правил с 1 янв. 2004г. суммы субсидий лишь в некоторых случаях определялись согласно этим правилам. Комиссия поэтому пришла к выводу о необходимости приобретения дальнейшего опыта в применении этих правил до момента их пересмотра, в соответствии с задачами Комплекса мероприятий по выделению государственных субсидий по уменьшению объемов и лучшему распределению субсидий.

Система правил включает (кроме правил об инновационном инвестировании) особые положения по региональному инвестированию, по завершению субсидирования, экспортным кредитам, по помощи в целях развития и трудоустройства, которые отражают специфические характеристики судостроительной промышленности и рынка. Offshore.SU, 25.10.2006г.

Египет

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— До 2005г. продаваемые в АРЕ прогулочные суда (катера и яхты) относились в большинстве случаев к разряду подержанных, и только немногие могли позволить себе их приобрести. В указанном году правительство страны сократило почти на 90% импортные пошлины на все виды судов, а также уменьшило налоги на их продажу, что привело к расширению спроса на данную продукцию. Этому содействовало и развернувшееся на всем побережье Египта строительство пристаней для катеров и яхт, среди которых можно назвать Porto Marina, Wadi El Doum Marina, Ein El Shokhna Marina, Hurgada Marina и Abu Teig Marina. Кроме того, была осуществлена реконструкция четырех яхт-клубов в Каире и Александрии.

Наблюдавшийся после 2005г. бум на египетском рынке недвижимости и появление на побережье значительного числа дорогих вилл с большими земельными участками привели к тому, что прогулочные суда стали восприниматься как простое дополнение к накопленным состояниям.

Нельзя не сказать и об изменившихся предпочтениях и стиле жизни египетских потребителей. Расширившийся с помощью медийных средств и спутниковой связи доступ к западной культуре породил не наблюдавшийся ранее спрос на предметы роскоши, в т.ч. на дорогие яхты и катера. В I пол. тек.г., например, без всякой предварительной

рекламы в стране было продано 9 престижных яхт Chris Craft (из тикового дерева), средняя цена которых превышала 400 тыс.долл.

До 2004г. на египетском рынке прогулочных судов доминировали два дилера, а к 2008г. на нем появилось 9 новых компаний, что содействовало понижению цен и увеличению числа покупателей. В результате розничные продажи указанных плавучих средств возросли до 200 шт. (с 30 шт. в 2004г.).

Кроме новых и подержанных прогулочных судов, дилеры продают двигатели и части к ним, а также различные принадлежности и вспомогательное оборудование. Кроме того, они осуществляют техническое обслуживание и ремонт, могут оказывать услуги по эксплуатации причалов, зимнему хранению плавучего средства, финансированию покупки, страхованию и брокерским операциям. Большинство дилеров специализируются на каком-то одном виде рассматриваемых судов (моторных или парусных).

Самый крупный из указанных 11 дилеров контролирует менее 25% общих розничных продаж, которые составляют 9,7 млн.долл. в год. Среди наиболее популярных марок яхт, предлагаемых египетскими дилерами, можно выделить Chris Craft, Four Winns, Hydra Sport, Well Craft, Glastron', Larsen, Rinker, Regal, Mont Ray, Bay Liner, Baja, Bostan Water, Sea Ray, Chaparral, Tahoe, Cobalt и Crown Line.

Наиболее известным производителем яхт в АРЕ является компания DeBirs, выпускающая модели суперкласса RPH (Raised Pilot House) длиной 25, 25,9 и 26,2 м., а также спортивные модели длиной 30,5 м. Много яхт суперкласса строит и фирма Shama Marine Industries.

Прогулочные катера и яхты в Египте приобретают не только местные потребители, но и инвесторы из ряда иностранных государств, в т.ч. из Великобритании, Франции, ФРГ, США, России и Индии. Их привлекает то обстоятельство, что с 2003г. правительство АРЕ всячески поощряет водный туризм, активно содействуя расширению существующих причалов для яхт и строительству новых, в т.ч. посредством проведения государственных торгов. Среди реализованных таким путем проектов можно выделить крупную пристань в Шарм-эль-Шейхе и пристань Porto Marina (в 100 км. от Александрии), вмещающую 1400 катеров и яхт.

Благодаря указанной политике Египет становится одним из наиболее привлекательных в мире мест для постоянной стоянки прогулочных судов. Кроме того, в стране ежегодно проводится несколько международных выставок указанных судов, которые вызывают интерес не только у местных, но и иностранных посетителей, в частности проживающих в странах Персидского залива. БИ-КИ, 30.8.2008г.

Индия

Станки

В текущем десятилетии в Индии наблюдается устойчивый и быстрый рост спроса на металлообрабатывающее оборудование (МОО). В 2006/7г. внутренние продажи станков и кузнечно-прессового оборудования (КПО) в стране равнялись 63 млрд. и. руп., что примерно на 50% превышает соответствующий показатель предыдущего финансо-

вого года; в 2007/8г. ожидается сохранение этой тенденции. Главными покупателями продукции станкостроения в Индии являются автомобилестроительные компании, поставщики автомобильных комплектующих и потребительских товаров, а также продукции общего машиностроения и телекоммуникационного оборудования.

Основное место в продажах станков и КПО на индийском рынке занимает импортная продукция; в 2006/7г. ее доля увеличилась до 75% с 69% в пред.г. В то же время продажи индийского МОО в стране в 2006/7г. равнялись 16 млрд. и. руп. (рост на 28% против 2005/6г.), а его удельный вес на рынке составил 25% по сравнению с 31% в пред.г.

Индийское МОО серьезно уступает продукции ведущих мировых поставщиков по основным техническим характеристикам, прежде всего точности и скорости обработки. Как отмечает журнал American Machinist, сильными сторонами индийских компаний являются близость к потенциальным клиентам, лучшие возможности для создания системы технического обслуживания и снабжения клиентов запасными частями.

Выпуск МОО, в 2005-06гг. (I – шт., II – млн. и. руп.;

вторая строка – с системами ЧПУ типа CNC, третья строка – прочие)

	2005/6г.		2006/7г.	
	I	II	I	II
Всего	7526	13420	7799	17217
.....	4323	9443	5344	12052
.....	3203	4055	2455	5164
Металлорежущие станки	6639	11732	7184	15256
.....	4127	8885	5906	11643
.....	2511	2847	2088	3614
Кузнечно-пресс-совое оборудование	924	1789	615	1960
.....	196	558	248	410
.....	728	1231	367	1551

В 2006/7г. выпуск МОО в Индии в физическом выражении увеличился на 4%, а в стоимостном – на 28%. Основное место в продукции индийского станкостроения занимают металлорежущие станки, отгрузки которых в 2006/07г. выросли соответственно на 8 и 30%. В то же время выпуск КПО в 2006/7г. по количеству снизился на 33%, а по стоимости – вырос на 10%.

В Индии насчитывается 450 продуцентов станков и КПО, в т.ч. 150 достаточно крупных; у 75% этих компаний продукция соответствует спецификациям ISO. Почти 70% выпуска станков и КПО в Индии приходится на долю 10 ведущих фирм.

Лидирующие позиции в национальном станкостроении занимают компании «ACE Manufacturing Systems, Batliboi, HMT Machine Tools, Lakshmi Machine Works и TAL Manufacturing Solutions. К числу менее крупных относятся компании Jyoti CNC Automation, Macpower CNC Machine и «PMT Machines.

Индийское МОО пока сильно уступает по техническому уровню продукции ведущих мировых компаний. Поэтому важная роль в развитии национального станкостроения принадлежит индийским отделениям иностранных фирм. Индия является нетто-импортером МОО.

Импорт станков и КПО (I – ед., II – млн. и. руп.;

вторая строка – оборудование с ЧПУ типа CNC)

	2005/06г.		2006/07г.	
	I	II	I	II
Всего	18834	28985	26077	46557
Металлорежущие станки	16305	22785	21816	34497
Обрабатывающие центры	1400	5965	1781	9612
Токарные	2528	3294	3249	4963

.....	1006	2633	1363	4003
Расточно-фрезерные	928	1025	1132	2015
Фрезерные	3150	2029	3631	1861
.....	299	1400	336	1264
Сверлильные	794	740	1253	705
.....	214	550	163	400
Шлифовальные	2234	2946	2452	4670
Зуборезные	826	1727	1073	2445
Кузнечно-прессовое оборудование	2529	6201	4261	12060
Гибочные машины	287	605	653	1466
Прессы	917	2438	1209	4226
Ножницы	384	832	623	1836

В 2006/7г. импорт КПО в Индию в стоимостном выражении увеличился на 94, а металлорежущих станков – на 51%. Основными поставщиками продукции станкостроения в Индию являются ФРГ, Япония, Италия и Швейцария.

Экспорт МОО (I – шт., II – млн. и. руп.;

вторая строка – с системами ЧПУ типа CNC, третья строка – прочие):

	2005/6г.		2006/7г.	
	I	II	I	II
Всего	222	502	294	730
.....	143	288	207	451
.....	79	213	87	280
Металлорежущие станки	208	403	275	622
.....	133	269	201	437
.....	75	134	74	185
Кузнечно-пресс-совое оборудование	14	98	19	108
.....	10	19	6	14
.....	4	79	13	94

В 2006/7г. экспорт МОО из Индии в стоимостном выражении увеличился на 46% по сравнению с предыдущим годом, в т.ч. металлорежущих станков – на 54% и КПО – на 10%. Наиболее высокими темпами растет экспорт оборудования с ЧПУ типа CNC (в 2006/7г. прирост составил 57%). Продукция индийского станкостроения поставляется в 55 стран, в т.ч. ФРГ, США, Италию, Бразилию, а также страны Ближнего и Среднего Востока. БИКИ, 26.1.2008г.

Мировые продуценты автоматических линий получили большие возможности в автомобилестроительном секторе Индии. Когда десять лет назад компания Tata Motors установила полуавтоматические производственные линии для выпуска легковых автомобилей на автозаводе в г. Пуне, многие считали, что это является закономерным в производственном процессе. Но поставщики этого автоматического оборудования считали, что это скорее исключение, чем норма. Однако индийские производители оригинальных комплектующих для автозаводов стремятся к поставкам своей продукции на мировой рынок, а страна становится недорогой производственной базой.

Многие продуценты комплектующих считают, что автоматизация необходима, когда от них требуется широкомасштабное производство высокого качества. Кроме Tata Motors, южнокорейская автомобилестроительная компания на своем автозаводе в г. Ченнай для производства малолитражных автомобилей модели Santro и СП компаний Maruti и Suzuki на автозаводе в г. Манесар стремятся к крупномасштабному производству и уже имеют полностью автоматические производственные линии. При предполагаемом производстве от 500 до 600 тыс. новых легковых автомобилей на одном автозаводе, например, в г. Пуне в ближайшие пять лет, многие производители комплектующих вы-

нуждены подчиняться требованиям эффективности и уменьшать использование рабочей силы.

Теперь появилась идеальная перспектива для производителей автоматического оборудования и компании принимают решения на создание своих перспективных производственных баз на месте или укрупнения уже существующих предприятий.

Учрежденная компания Precision Automation & Robotic India (PARI) увеличивает свое присутствие, ее примеру следует компания Comau India, подразделение итальянского концерна Fiat Spa. Свою продукцию для продуцентов комплектующих и производителей автозапчастей предлагает потенциальный производитель глобального масштаба – компания Kuka Robotics. Крупная корпорация по производству средств автоматизации – ABB (Швеция) уже десятки лет оперирует в Индии и в основном обслуживает промышленных потребителей.

По заявлению президента и исполнительного директора компании Kuka Schweissanlangen GmbH, с ростом требования усиления качества и увеличения производительности, пропорционально растет спрос индийских компаний на средства автоматизации производства, и особенно с расширением масштаба производства легковых автомобилей, прежде всего малого класса, т.к. они будут являться основной индийской продукцией на международном рынке.

Индия стремится стать вровень с крупнейшими промышленно развитыми странами, ее темпы роста уже сравнялись с Германией или Японией. Индийским продуцентам автомобилей и комплектующих для модернизации нет необходимости тратить десятки лет, т.к. поставщики технологий уже обосновались в Индии и активно поставляют автоматическое оборудование самых последних разработок, а большинство новых индийских предприятий создают свои заводы на новых площадках с использованием новейшего оборудования. Компания Kuka Robotics перемещает в Индию не только производство, но и команду молодых исполнительных специалистов. Недавно состоялось торжественное открытие сборочных цехов и учебного центра компании в г. Пуне.

В Индии имеются несколько основных сфер приложения автоматического оборудования или запрограммированных роботов, а именно, автоматические сварочные линии, автоматические линии по производству двигателей, производственные линии высоко точных механических деталей, окрасочные цехи, подвесные конвейерные системы, а также и ряд других применений.

Управляющий директор компании PARI считает, что крупнейших мировых производителей очень привлекает потенциал рынка средств автоматизации, который составляет от 10 до 12 млрд.долл., при этом существенная доля приходится на автомобильный сектор в связи с его модернизацией и расширением. При этом необходимо учесть, что треть его мощностей никогда не были автоматизированными.

Спрос на различные автоматические оборудование способствовали тому, что компания PARI заключила соглашение о создании консорциума с крупнейшим французским производителем средств автоматизации – компанией Cinetic, через три-четыре года объемы сбыта продукции консорциумом составят от 5 до 6 млрд. и. руп.

Конкурент компании Kuka Robotics – фирма Comau после ее десятилетней деятельности в Индии также расширяет свои производственные мощности и учебный центр в г. Пуне, т.к. спрос на роботы для автоматических линий значительно вырос, не только из-за модернизации или расширения предприятий, но создания новых на чистых площадках. Comau пришла в Индию вслед за корпорацией Fiat, однако позднее создала свой собственный рынок. Компания инвестировала 5 млн. евро (300 млн. и. руп.) в создание сборочных мощностей возле г. Пуне. Общий оборот компании составляет около 70 млн. евро (4,2 млрд. и. руп.) совместно с индийскими операциями. Компания имеет значительный портфель индийских заказов на ближайшие годы. Энтузиазм компании основан на том, что в текущем году ее оборот в Индии составит 20 млн. евро, по сравнению с 5 млн. евро в прошлом году. Поставки оборудования осуществляются для сварочных и сборочных операций, производства двигателей, высокоточного производства механических деталей, а также поставляются роботы и линии впрыска для литейного производства.

Mitsubishi Heavy Industries India инвестировала 500 млн. и. руп. в новый завод в округе Виллоре (шт. Тамил-Наду) для удвоения мощностей по производству зубо-строгального оборудования, в связи с высоким спросом со стороны автомобилестроительного сектора. Если в 2003г. индийский автопром выпустил 1 млн. шт. автомобильной техники, то в 2006г. до 2 млн.ед., а в 2010г. прогнозируется производство до 4 млн. шт. БИКИ 23.8.2007г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– В 2005/06 фин. г. производство машин и оборудования в Индии составляло 40 млрд. и. руп.; в текущем десятилетии ежегодный прирост выпуска продукции в машиностроении страны составляет 10-15%. В Индии сейчас изготавливаются почти все виды машин и оборудования, однако основное место занимает сравнительно несложная техника. Данное обстоятельство обусловлено слабыми финансовыми возможностями индийских машиностроительных компаний, доля затрат на НИОКР у которых в общем обороте составляет менее 1%.

По сравнению с другими азиатскими странами особенно важным фактором конкурентоспособности машин и оборудования в Индии является цена. В текущем десятилетии в стране наблюдается рост числа международных отраслевых выставок, которые для индийских компаний являются важным средством установления контактов с потенциальными иностранными поставщиками или покупателями машин и оборудования.

Основными покупателями продукции машиностроения в Индии являются предприятия обрабатывающей промышленности, а также фирмы, осуществляющие различные программы по развитию инфраструктуры. В текущем десятилетии особенно быстро в стране растет спрос на станки и КПО, текстильное, пищевое и упаковочное оборудование.

По оценке национальной станкостроительной ассоциации (Indian Machine Tool Manufacturers Association), в 2006/07г. суммарный оборот фирм отрасли равнялся 80 млрд. и. руп., т.е. увеличился на 40% по сравнению с пред.г. Главными покупа-

телями станков и КПО в Индии являются фирмы — поставщики автомобилей и автомобильных комплектующих; благоприятные перспективы их роста создают прочную базу для развития национального станкостроения.

В текущем десятилетии в Индии наблюдается непрерывный рост спроса на строительное оборудование. В период до 2012г. общие затраты в рамках программ развития национальной инфраструктуры оцениваются в 500 млрд.долл. Эти программы включают прокладку автомобильных дорог, сооружение аэропортов и морских портов, а также ЛЭП и систем водоснабжения.

Росту спроса на горнодобывающую технику в Индии способствует увеличение добычи угля. Его основными поставщиками в стране являются госкомпании Coal India и Singareni Collieries Company.

Расширение закупок текстильного оборудования в Индии происходит в связи с устойчивым ростом национальной текстильной индустрии. В период до 2010г. необходимые затраты на модернизацию предприятий этой отрасли достигнут 1,4 трлн. и. руп., причем 50% этой суммы — на закупку различной техники.

Весьма благоприятными в Индии являются перспективы спроса на энергетическое оборудование, а также различные установки для предприятий нефтехимии, металлообработки и промышленности строительных материалов. Затраты на оборудование для выработки, передачи и распределения электрического тока в Индии ежегодно возрастают на 20-30%, а к 2011г. ожидается утроение объема продаж до 1 трлн. и. руп.

Компании Indian Oil Corp., Reliance Industries и Essar намечают сооружение четырех установок крекинга нефти; необходимые инвестиции оцениваются в 700 млрд. и. руп. Ожидается также строительство ряда цементных предприятий, в т.ч. завода компании JK Cement годовой мощностью 7 млн.т.

Экспорт машин и оборудования из Индии в 2005/06г. равнялся 14 млрд.долл., т.е. на 30% превысил уровень пред.г. Согласно прогнозу, в 2008/09г. экспортные поставки указанной продукции из страны достигнут 30 млрд.долл.

Импорт машин и оборудования в Индию в 2005/06г. на 50% превысил уровень пред.г., причем наибольший прирост отмечался в поставках станков и КПО (%) — 108 и прочего металлообрабатывающего оборудования — 122, подъемно-транспортного — 88, текстильного — 79 и полиграфического оборудования — 49. Основными поставщиками продукции машиностроения в Индию являются ФРГ, Япония, США, Респ. Корея и КНР. БИКИ, 4.10.2007г.

— На Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» приступили к резке деталей для изготовления корпусов трех боевых фрегатов проекта 1135.6 для ВМС Индии. Как сообщили в пресс-службе завода, на предприятие пришел эшелон специальной судостроительной стали массой более 1 тыс.т. Листовую сталь поставляет из Украины Алчевский металлургический комбинат, профильный металл идет из Санкт-Петербурга, отметил представитель «Янтаря». На первом этапе задействовано 100 рабочих, а предприятие приобрело современное сварочное оборудование, новые гильотины и оборудование для гибки деталей.

Контракт и генеральный график строительства заказа был подписан 14 июля 2006г. в Дели. По словам представителя «Янтаря», за последние годы это самый масштабный заказ, сопоставимый со строительством флагмана Северного флота, большого противолодочного корабля «Адмирал Чабаненко», который был сдан заказчику в 1999г. ИА Regnum, 28.4.2007г.

— По данным Центра содействия развитию международной торговли США, на здравоохранение в Индии тратится 5% ВВП, а к 2012г. этот показатель будет вписываться в рамки 6,1-7,5%. Общие затраты на эти цели, в 2002г. эквивалентные 25 млрд.долл., в 2012г. смогут подняться до 47 млрд.

Нынешнее состояние отрасли, по мнению американских экспертов, пока еще далеко от удовлетворительного. Число врачей составляет порядка 525 тыс. (а это означает, что на 1 тыс. жителей приходится одного врача, — 0,52), медицинских сестер и фельдшеров — 737 тыс. (0,72), а больничныхоек — 870 тыс. (0,9). Сложно обстоит дело в сельской местности, где проживает половина населения страны. 80% всех мест в лечебных стационарах находится в городских центрах.

Перемены к лучшему в медицинском обслуживании населения, несомненно, имеются. И этому в немалой степени содействует правительство Индии, которое пошло на снижение пошлин на импорт медицинского оборудования (что позволило создать в стране ряд высококласных специализированных клиник и диагностических центров) и решилось на принятие достаточно эффективной программы медицинского страхования (объем услуг в рамках которой в 2005г. приблизился к 1,5 млрд. долл.).

Несмотря на неадекватность реальным потребностям внутреннего рынка индийская медицина, по утверждениям некоторых западных аналитиков, обладает одним неоспоримым преимуществом — способностью привлекать так называемых медицинских туристов. Масштабы этого бизнеса все больше расширяются. В 2003г. частные больницы Индии приняли 100 тыс. таких туристов, затративших на свое обслуживание 333 млн. долл. Активный рост медицинского туристического потока в Индию связан с тем, что некоторые достаточно сложные хирургические операции, в которых нуждаются многие иностранные пациенты, обходятся им в этой стране дешевле. В США стоимость операций на сердце обычно колеблется от 40-50 тыс.долл., то в Индии они в среднем вчетверо дешевле.

В Индии несколько широко известных в мире производителей организовали сборку непосредственно в стране такой техники, как ультразвуковые сканеры и передвижные рентгеновские установки (часть которых даже поставляется на экспорт), хотя и не отказались от прямого импорта различных видов медицинского оборудования и комплектующих (которые используются ими и в ходе собственной сборки, и продаются «на сторону»).

Самый емкий сегмент индийского рынка — кардиологическое оборудование (20%), на втором месте — ниша видеоскопических систем (15%). Среди зарубежных поставщиков этой техники доминируют Pickers, Medtronic, Boston Scientific, Siemens, Wipro-GE, Philips, Indchem, ATL, Network-Pickers, Toshiba-STM, Toshniwal, Larsen & Toubro, BPL, Hinditron, Toshbro и Torrent.

Общий удельный вес импорта на индийском рынке медицинского оборудования в 2003г. определялся в 61%. В деловых кругах, в обозримом будущем этот показатель будет возрастать, что пошлины, очевидно, продолжат свое снижение. Прирост емкости сектора медицинского оборудования до 2010г. оценивается в пределах 10-12% в год. БИ-КИ, 16.5.2006г.

Ирак

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Правительство Ирака, выиграв судебное дело о праве собственности на суперяхту под названием Ocean Breeze, оцененную в 35 млн.долл. и ранее принадлежавшую бывшему лидеру страны Саддаму Хусейну, заявило о намерении продать ее, сообщило в понедельник агентство Ассошиэйтед Пресс.

Роскошный плавучий дворец, первоначально называвшийся Qadissiyat Saddam, построили по спецзаказу для Саддама Хусейна датские судостроители в 1981г., однако яхту так и не доставили в Ирак. Первые десять лет судно находилось в руках правящей семьи Саудовской Аравии, которая переименовала ее в Al-Yamamah. По данным британской прессы, весной пред.г. саудовские власти предложили купить яхту королю Иордании Абдалле Второму.

82-метровая суперяхта стоит в гавани недалеко от г.Ницца на юге Франции. Право собственности на нее отстаивали иракское правительство, а также зарегистрированная на Каймановых островах (владение Великобритания) фирма Sudeley Limited, частично принадлежащая королю Иордании.

В пред.г. лондонский агент, представляющий интересы Sudeley, выставил судно на продажу за 23,5 млн. евро (34 млн.долл.). Однако правительство Ирака в янв. этого года добилось того, чтобы французский суд заблокировал сделку до урегулирования спора о законном владельце яхты.

Глава пресс-службы иракского правительства Али аль-Даббаг заявил накануне, что власти готовы расстаться с этой роскошной яхтой.

Роскошная яхта, носящая сейчас название Ocean Breeze, выполнена в арабском стиле, декорирована элементами из красного дерева, золота, серебра и мрамора. На судне имеются несколько бассейнов, ванны комнаты с золотыми кранами, джакузи, номера люкс, шикарные гостиные, мини-залы со столами для игры в настольный теннис и бильярд.

Там также есть вертолетная площадка, медицинский пункт и театр с небольшой сценой. Из соображений безопасности на яхте предусмотрен черный ход, который ведет к катеру и небольшой подводной лодке для эвакуации в экстренных ситуациях. По данным французских СМИ, на судне даже есть своя мечеть и пусковая ракетная установка.

Саддам Хусейн был приговорен к смертной казни 5 нояб. 2006г. за преступления против иракского народа по делу о массовом убийстве шиитов в иракской деревне ад-Дуджейль в 1982г. после совершенного там нападения на президентский кортеж. Жертвами расправы стали 148 иракцев. Приговор был приведен в исполнение 30 дек. 2006г. РИА «Новости», 3.11.2008г.

Иран

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– На о-ве Кешм в присутствии министра кооперации введен в эксплуатацию первый кооперативный судостроительный завод, на котором будут производиться плавсредства с корпусами из стеклопластика, алюминия и стали.

Названное предприятие занимает площадь в 5 га. На его строительство потребовались капиталовложения членов кооператива в 4,2 млрд. туманов (4,2 млн.долл.) и 2 млрд. туманов (2 млн.долл.) льготных кредитов.

Директор завода сообщил, что на предприятии ежегодно будет производиться 60 маломерных судов и катеров из стеклопластика, 12 судов из алюминия и 3 стальных плавсредства. На данный момент из трех производственных линий завода действует только линия по производству судов с корпусами из стеклопластика. Остальные две линии будут введены в эксплуатацию в ближайшее время.

В зоне Персидского залива насчитывается немало судостроительных заводов, которые занимаются одновременным производством плавсредств с корпусами из стеклопластика, алюминия и стали.

На заводе будут производиться пассажирские и прогулочные катера, грузовые и вспомогательные суда, стальные плавсредства, буксиры, баржи, а также стальные платформы. Iran.ru, 26.11.2008г.

– Исполнительный директор судостроительного завода «Арвандан» Мехди Сейф заявил, что главной проблемой вверенного ему завода и всей судостроительной промышленности Ирана является недостаток заказов. В целом, главными причинами застоя национальной судостроительной промышленности являются нехватка средств и отсутствие должной координации в действиях государственной администрации различных регионов.

Г-н Сейф отметил, что в пред.г. завод изготовил и передал заказчикам четыре катера. Завершается строительство еще одного катера, заказанного администрацией губернатора провинции Хузестан. Кроме того, завод выполняет заказ ВМС КСИР на строительство трех катеров с алюминиевыми корпусами. Один катер уже передан заказчику, а два других будут переданы через 3-4 мес.

На этой неделе на заводе были спущены на воду одно торговое судно водоизмещением 1 тыс.т. и самоходная баржа. Эти гражданские суда через 3 мес. будут переданы заказчику. www.iimes.ru, 19.11.2008г.

– 5 нояб. тек.г. на верфи Судостроительной кооперативной компании о-ва Кешм состоялась торжественная церемония спуска на воду пассажирского катера «Азарахш», который является головным в серии однотипных маломерных судов. На этой церемонии присутствовали министр кооперации ИРИ и другие представители руководства кооперативного сектора экономики Ирана.

Исполнительный директор Кооперативного фонда страны инженер Машалла Азими в своем выступлении отметил, что это небольшое пассажирское судно может принять на борт 40 пассажиров. При этом судно имеет все необходимое навигационное оборудование для безопасных и комфортных морских пассажирских перевозок на не-

большие расстояния. Это судно предназначено для обновления пассажирского флота Кооперативной компании владельцев маломерных судов Бендер-Аббаса и Кешма. Предполагается, что это судно будет работать на регулярной пассажирской линии Бендер Аббас-о-в Кешм.

Азими отметил, что в ближайшее время на верфи будет завершено строительство второго однотипного судна. Судостроительная компания уже получила заказ на строительство более 20 судов типа «Азарахш». Стоимость одного судна составляет 4,8 млрд. риалов (481 тыс.долл. США). Компания-судовладелец из этой суммы оплачивает только 10%, а остальные 90% оплачивает Кооперативный фонд страны. На эти цели выделен беспроцентный льготный кредит со сроком погашения 60 мес.

Ранее заместитель исполнительного директора СЭЗ «Кешм» по коммерческим вопросам инженер Али Дехган-Насири сообщал, что до конца 1387 иранского года (20.03.08-20.03.09) на о-ве Кешм будет построено 40 таких катеров. Это позволит повысить безопасность каботажных пассажирских перевозок между островами Ормузского пролива. Iran News, 5.11.2008г.

— Выступая на церемонии закрытия Десятой научно-практической конференции морской промышленности Ирана в Абадане, координатор Организации морской промышленности минобороны и обеспечения ИРИ инженер Амир Бабаи отметил, что главными причинами застоя национальной судостроительной промышленности являются нехватка средств и отсутствие должной координации в действиях государственной администрации различных регионов. По его словам, правительственные и согласованные действия местной администрации провинции Хормозган и губернии Бендер-Аббас способствовали привлечению внутренних и иностранных инвестиций в металлургическую и судостроительную промышленность этого региона. Администрация пров.Хузестан не проявляет должного интереса к развитию судостроительной промышленности в г.г. Абадан и Хоррешехр. В результате, в Бендер-Аббасе отмечается расцвет, в этом регионе — застой судостроения.

По его словам, вчера после трех лет запросов и переговоров Организация морской промышленности минобороны и обеспечения ИРИ получила разрешение на валютный кредит в 7 млн. евро из государственного валютного фонда ИРИ. Эти средства будут получены через Торговый банк ИРИ и израсходованы на строительство двух гражданских самоходных барж водоизмещением 2 500 т. каждая.

Военные судостроительные заводы строят военные корабли и никак не влияют на развитие гражданской судостроительной промышленности. Суда гражданского назначения строятся на этих заводах редко и только тогда, когда появляются свободные мощности.

Организация морской промышленности минобороны и обеспечения ИРИ уже освоила серийное производство нескольких видов подводных лодок. Иранские военные заводы производят 83,7% узлов, механизмов и приборов различного назначения (в том числе навигационных) для небольших подводных лодок. Iran.ru, 30.10.2008г.

— 30 окт. тек.г. в Хорремшехре (Хузестан) завершилась Десятая научно-практическая конференция морской промышленности Ирана. Высту-

пая на церемонии закрытия этой конференции, исполнительный директор судостроительного завода «Арвандан» доктор Мехди Сейф заявил, что главной проблемой вверенного ему завода и всей судостроительной промышленности Ирана является недостаток заказов.

Сейф отметил, что в пред.г. завод изготовил и передал заказчикам четыре катера. Завершается строительство еще одного катера, заказанного администрацией губернатора провинции Хузестан. Завод выполняет заказ ВМС КСИР на строительство трех катеров с алюминиевыми корпусами. Один катер уже передан заказчику, а два других будут переданы через 3-4 мес.

На этой неделе на заводе были спущены на воду одно торговое судно водоизмещением 1 тыс.т. и самоходная баржа. Эти гражданские суда через 3 мес. будут переданы заказчику.

Большой проблемой для завода стало строительство моста через реку Карун. Этот мост мешает прохождению судов большого водоизмещения, что создает проблемы и для судостроительного завода, т.к. построенные на заводе суда также должны проходить по этому маршруту. Переговоры с местной администрацией об изменении проекта моста пока результатов не дали.

Еще одной проблемой завода является нехватка средств для завершения строительства двух скоростных пассажирских судов-катамаранов. Компания ищет покупателей среди иранских и иностранных судоходных компаний. Если такой покупатель будет найден, то оба эти судна будут достроены в течение 16-18 мес.

Эти суда-катамараны были заказаны Судоходной компанией Ирана для своей дочерней компании «Вальфаджр» еще в 2002г. Iran.ru, 30.10.2008г.

— Директор Иранской национальной компании танкерного флота по вопросам планирования Абдоссамад Тааколь сообщил, что с передачей компании до конца тек.г. четырех новых танкеров общее водоизмещение судов танкерного флота Ирана вырастет до 11 млн.т.

По словам А.Тааколя, с начала 2008г. уже получены 13 танкеров, причем одно из этих судов передано иранской стороне ранее намеченного срока. После того, как будут получены все танкеры, общее водоизмещение судов танкерного флота Ирана составит 11 млн.т. и он станет четвертым по величине танкерным флотом во всем мире. Заказаны еще 10 танкеров, которые будут переданы Ирану в 2011 и 2012гг.

По поводу строительства танкеров-газовозов LNG Абдоссамад Тааколь сказал, что этот вопрос стоит на повестке дня Иранской национальной компании танкерного флота, однако соответствующие заказы будут размещены после того, как окончательно определяются сроки начала производства и экспорта LNG с газовых месторождений «Южный Парс» и «Северный Парс». Танкеры-газовозы будут заказаны в необходимом количестве. На строительство каждого такого судна требуется 4г. Iran News, 6.10.2008г.

— 6 окт. в промышленной зоне Гермсар в пров.Семнан введено в эксплуатацию первое в стране предприятие по производству бурового оборудования и инструментов для нефтяных и газовых скважин.

Председатель совета директоров компании по производству бурового оборудования Феридун Зе-

варэи сообщил, что на строительство и ввод в эксплуатацию предприятия потребовалось 20 млн.долл.

По словам Феридуна Зеварэи, производственная мощность предприятия позволит обеспечить необходимым буровым оборудованием и инструментами более 80 нефтяных и газовых скважин и удовлетворить до 40% потребностей отрасли. Iran News, 6.10.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ из Абадана, 24 сент. на воду спущено судно «Расель» водоизмещением 5 тыс.т. Длина корпуса судна составляет 82 м., ширина — 22 м., высота борта — 2,4 м. Иранским специалистам потребовалось 12 месяцев для того, чтобы спроектировать и построить судно. Оно может принять на борт до 200 20-футовых контейнеров или 5 тыс.т. насыпных грузов.

Как сообщил директор судостроительной компании «Карун» Махмуд Расткар, район эксплуатации судна будет находиться в водах Персидского и Оманского заливов. Стоимость постройки судна составила 19 млрд. риалов (2 млн.долл.). Iran.ru, 24.9.2008г.

— Исполнительный директор Кооперативного фонда страны Машалла Азими сообщил ИРНА, что этот фонд выделил 4 320 млрд. риалов (444 млн.долл.) на закупку пассажирских катеров «Азарахш — 901» для Кооперативной компании владельцев маломерных судов о-ва Кешм. Кредит предоставлен сроком на 6 лет. Процент по кредиту — 12%.

Катера «Азарахш — 901» имеют следующие характеристики: длина — 14 м.; ширина — 4,4 м.; осадка — 1,75 м.; максимальный ход — 18 узлов; число посадочных мест для пассажиров — 45. Азими отметил, что катер спроектирован в соответствии с требованиями класса норвежского классификационного общества «Норвежский веритас» (DNV). На нем установлены два 6-цилиндровых двигателя, современное навигационное оборудование. На катере имеются индивидуальные спасательные жилеты и два спасательных плота. Катер может принять на борт 50 чел. Iran.ru, 23.9.2008г.

— По сообщению агентства «Фарс», с 6 окт. тек.г. в Тегеранском выставочном центре будет проводиться 8 Международная промышленная выставка, на которой будут продемонстрированы последние достижения в области промышленности. В выставке примут участие более 690 зарубежных и отечественных компаний.

О своем участии в выставке заявили 430 иранских компаний, специализирующихся в области машиностроения, станкостроения и автоматизации промышленного производства, а также 260 зарубежных компаний из таких стран, как Германия, Румыния, Китай, Малайзия и Турция.

В ходе выставки состоится обмен информацией и будут представлены возможности принимающих в ней участие компаний. Участники и посетители выставки познакомятся с последними достижениями в области промышленного производства. Кроме того, одна из важнейших целей проведения выставки состоит в установлении прямых контактов между производителями промышленной продукции и ее потребителями.

Выставка будет открыта для посетителей с 6 по 9 окт. включительно. Iran.ru, 17.9.2008г.

— Председатель совета директоров Инженерной ассоциации морской промышленности Ирана

в ходе пресс-конференции, посвященной вопросам проведения 10 конференции морской промышленности, заявил, что названная конференция будет проводиться в окт. этого года в Абадане и Хорремшехре с целью рассмотрения проектов в области морской промышленности страны и определения путей решения имеющихся проблем.

Указав на принятие закона о развитии и поддержке морской промышленности, председатель совета директоров Инженерной ассоциации морской промышленности заявил: «Мы надеемся, что выполнение названного закона создаст благоприятную почву с точки зрения финансирования для дальнейшего развития морской промышленности».

Закон принят с целью максимального использования внутренних возможностей в области судостроения. С целью размещения заказов на строительство и ремонт судов потребуются капиталовложения 1-2 млрд.долл. Iran.ru, 28.8.2008г.

— Замминистра промышленности и рудников ИРИ, исполнительный директор Организации развития и модернизации промышленности Ирана Ахмад Калébани сообщил, что эта организация является крупнейшим акционером иранских судостроительных компаний и поэтому создает инвестиционную компанию, которая на постоянной основе будет заниматься вопросами развития национального судоходства и национальной судостроительной промышленности.

По его словам, на юге Ирана созданы три мощных центра судостроительной промышленности: Центр судостроения и морских сооружений в Бендер-Аббасе, судостроительный завод Компании морской промышленности «САДРА» в Бушире и судостроительный завод «Арвандан» в Хорремшехре. За последние 10 лет Организация развития и модернизации промышленности Ирана инвестировала большие средства в развитие и модернизацию этих центров, однако созданная мощная техническая база используется неэффективно. Это объясняется тем, что государство направляло средства в развитие национальной судостроительной промышленности только периодически, отсутствовала законодательная база по вопросам льготного финансирования и страхования судостроительных проектов, а иранские судоходные компании только часть своих заказов размещали на национальных судостроительных заводах.

Положение изменилось, т.к. принят закон о развитии морской промышленности, предусматривающий господдержку национальной судостроительной промышленности. В результате, новая инвестиционная компания получит возможность льготного финансирования незаконченных судостроительных проектов. Калébани особо отметил, что ежегодно иранские торговые и нефтяные порты обрабатывают сотни млн.т. различных грузов, в т.ч. навалочных грузов и нефтепродуктов, что создает благоприятные условия для быстрого развития национальной судостроительной промышленности. Необходимо, чтобы иранские грузы по льготным тарифам перевозились иранскими судами. Iran.ru, 15.7.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ со ссылкой на пресс-службу Иранской судоходной компании Каспийского моря, директор названной компании Джамшид Халили заявил, что в течение бли-

жайших пяти лет флот на Каспии пополнится 10 новыми судами.

По словам Джамшида Халили, компания располагает 10 судами общим водоизмещением 55 тыс.т. Вопрос об активном присутствии Ирана в Каспийском море должен рассматриваться не только с экономической точки зрения. При укреплении иранского флота в регионе следует учитывать и политические аспекты.

Джамшид Халили подчеркнул, что при поддержке Иранской судоходной компании и специального комитета МИД по проблемам Каспия Иранская судоходная компания Каспийского моря уже получила кредит в 48 млн.долл. из валютных запасов страны на постройку 4 судов.

Джамшид Халили выразил надежду на то, что возглавляемая им компания получит от Организации портов и судоходства и отечественных банков соответствующие кредиты и флот компании в течение пяти ближайших лет будет ежегодно пополняться двумя судами, предназначенными для транспортировки генеральных грузов.

По словам директора Иранской судоходной компании Каспийского моря, в регионе в общей сложности насчитывается 80 судов различного назначения со сроком эксплуатации более 35 лет. Объемы грузоперевозок на Каспии остаются относительно стабильными. С учетом этого Джамшид Халили обратился с просьбой об оказании всемерной поддержки со стороны правительства возглавляемой им компании. Iran News, 17.6.2008г.

– В мае со стапелей Волгоградского судостроительного завода сошел последний сухогруз проекта RSD19 Iran Tokkaman, заказчиком которого выступила иранская компания Irinvestship Limited London, представлявшая интересы судоходной компании Khazar Sea Shipping Lines.

Этот сухогруз представляет собой самоходное судно, предназначенное для перевозки генеральных, навалочных, зерновых, лесных, крупногабаритных, а также ряда опасных грузов. Особенностью его эксплуатации является возможность круглогодичного плавания в незамерзающих морях любой части света.

Как сообщил технический директор ОАО «ВГСЗ» Юрий Ткач, иранцы заказали у волгоградских судостроителей четыре сухогруза. Первый из них – Iran Anzali – был сдан заказчику в фев. текущего года. С выпуском последнего сотрудничество с иранскими заказчиками временно завершилось. До следующей сделки. Iran News, 7.6.2008г.

– ОАО «Невский завод», входящее в состав ЗАО «РЭП Холдинг», подписал контракт на поставку компрессора K-1400 на металлургический завод Maubod (Исламская республика Иран), говорится в сообщении пресс-службы «Невского завода».

Контракт подписан в результате победы в тендере, в котором ОАО «Невский завод» участвовал в составе ЗАО «РЭП Холдинг», предприятия давно известного в Иране. За время почти сорокалетнего сотрудничества в Иран было поставлено более 100 различных агрегатов.

Кроме «РЭП Холдинга», еще три известные компании принимали участие в тендере на поставку продукции энергетического машиностроения на металлургический завод Maubod. При выборе партнера Иранская сторона, прежде всего, оценивала поставщика по возможности комплексной

поставки оборудования: компрессор, автоматическая система управления, КИП. Победа ЗАО «РЭП Холдинг» в данном тендере закономерна, как отметил директор управления по продажам Сергей Никищенко, т.к. из всех компаний только петербургская предложила оборудование, соответствующее всем техническим требованиям заказчика, сертифицированное международной организацией Iqnet на соответствие ISO 9001:2006.

Далее, согласно процедуре, были составлены и подписаны договоры, и с 2009г. планируются первые поставки. В дальнейшем руководство российского холдинга планирует расширять и укреплять свои позиции на иранском рынке за счет поставок как нового оборудования, так и проведения ремонта, реконструкции и модернизации агрегатов, выработавших ресурс. 14.12.2007г.

– В минувшую субботу, 18 авг., спущенный на воду в мае текущего года третий двухвинтовой сухогрузный теплоход проекта RSD19, построенный для Irinvestship Limited (Иран) на Волгоградском судостроительном заводе, входящем в группу компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (МНП), опрavlен на ходовые испытания. Как сообщили в отделе информации МНП, во время ходовых испытаний будет проверена работа всех систем и механизмов судна, проведены замеры скорости и маневренные характеристики.

Контракт на серию сухогрузов «река-море» между компаниями заключен в авг. 2005г. По условиям контракта в течение двух лет с момента подписания должны быть построены четыре сухогруза данного проекта. Головной сухогруз Iran Anzali передан заказчику в фев. текущего года, передача второго судна Iran Nowshahr состоялась в июне, четвертое судно заложено в дек. 2006г.

Сухогрузы предназначены для перевозки генеральных, навалочных, лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта высотой 8,5 и 9 футов и опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. На судне четыре грузовых трюма вместимостью – 10956 куб.м., все трюмы ящичной формы, гладкостенные. Дальность плавания сухогруза – 4000 миль, скорость в полном грузу – 10,5 узлов, экипаж – 13/16 чел. Автономность плавания в море – 20 суток, в реке – 10 суток. Расчетный срок службы корпуса судна – 24г. Ходовые испытания головного судна показали, что скорость судна достигает величины 11,8 узлов.

Многоцелевой сухогруз имеет максимально возможные габариты для Волго-Донского судоходного канала. Длина сухогрузов проекта RSD19-140 м., ширина – 16,70 м., высота борта – 6 м. Проект судна разработан Морским инженерным бюро (Одесса) и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций. ИА Regnum, 20.8.2007г.

Испания

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Машиностроение является важной отраслью экономики Испании. В 2002-06гг. продажи машин и оборудования в стране в реальном выражении увеличились примерно на 30%, в 2006г. прирост составил 10%, а в 2007г. оценивается в 8%.

В выпуске промышленной продукции в Испании в середине текущего десятилетия доля машин и оборудования составляла 8%. Коэффициент загрузки испанских машиностроительных предприятий в 2006г. превышал 80%. Общее число занятых в машиностроении Испании в конце 2005г. равнялось 190,6 тыс.; выпуск продукции преимущественно осуществляют мелкие и средние предприятия.

Положение в испанском машиностроении характеризуется высокой активностью, однако в среднесрочной перспективе ожидается ее ослабление. Основные средства вкладываются в рационализацию и модернизацию производственного аппарата, улучшение экологических характеристик, повышение безопасности, а также снижение энергопотребления (как в производственном процессе, так и при эксплуатации машинотехнических изделий).

Особенно быстро в Испании растет спрос на металлорежущие станки и КПО. В 2006г. выпуск этой техники в стране увеличился на 10% по сравнению с пред.г., а в 2007г. прирост, согласно оценке, составит 9%. Основное место в продукции испанского станкостроения занимают высокопроизводительные обрабатывающие центры с ЧПУ типа CNC.

В Испании существуют хорошие среднесрочные перспективы спроса на строительную технику (в частности, на машины для прокладки туннелей). В стране сейчас реализуется государственная программа по развитию инфраструктуры на период до 2020г. (общие инвестиции – 250 млрд. евро).

Высокими темпами в Испании развивается жилищное строительство. В 2006г. в эксплуатацию было сдано 910 тыс. новых и отремонтированных квартир.

Весьма благоприятными в Испании являются перспективы спроса на оборудование для обработки синтетических материалов. В 2005г. их выпуск в стране превысил 4 млн.т., а в конце текущего десятилетия темпы роста их производства, по оценке, составят 3-5% ежегодно. Использование синтетических материалов в Испании быстро расширяется в строительной индустрии (например, для выпуска оконных рам), а также в производстве бытовых электроприборов.

Основные требования к комплектному оборудованию в Испании включают высокую эффективность и качественные показатели, длительный срок службы, легкость технического обслуживания, а также хорошие экологические характеристики. Это, прежде всего, касается оборудования для таких отраслей, как промышленность строительных материалов, химическая индустрия, энергетика (в т.ч. с использованием возобновляемых источников энергии).

В значительной степени спрос на машины и оборудование в Испании удовлетворяется за счет импорта. Основными поставщиками в 2005г. являлись (в скобках – доля страны в общем импорте,%) ФРГ (23), Франция (14), Италия (12), Великобритания (7), Нидерланды и Япония (по 6), КНР и США (по 5). БИКИ, 13.11.2007г.

Италия

Машиностроение

2006г. ознаменовался значительным оживлением машиностроения. После нескольких лет негативных тенденций возобновился рост внутреннего спроса на продукцию. Стала более заметной динамика темпов роста как экспорта, так

и импорта по сравнению с 2005гг., когда данные показатели не превышали 1,2% и 0,6%. Объем произведенной продукции в стоимостном выражении увеличился на 9,3%, достигнув 23,4 млрд. евро.

Экспорт продукции общего машиностроения вырос на 8,7% в 2006г. до отметки в 16,5 млрд. евро, что является максимальным показателем для данного сектора. Объем внутренних поставок увеличился на 10,6% и составил 7 млрд. евро в стоимостном выражении. Оживление конъюнктуры на внутреннем рынке, потребление которого составило 11 млрд. евро (рост на 10,2% по сравнению с 2005г.), способствовало росту импорта на 9,5%, который достиг 3,9 млрд. евро в стоимостном выражении.

Увеличение объемов реализованной продукции положительным образом повлияло на рост занятости в отрасли. Была прервана отрицательная тенденция последних трех лет. Число занятых в отрасли увеличилось со 130 тыс.чел. в 2005г. до 130,4 тыс. человек в 2006г., что составило 1,9% всех занятых в итальянской промышленности.

Развитие сектора общего машиностроения, в млрд. евро

	2004	2005	2006	04/05 %	05/06 %
Объем реализ. продукции	21,7	21,4	23,4	-1,2%	+9,3%
Экспорт	14,9	15,1	16,4	+1,2%	+8,7%
Импорт	3,6	3,6	3,9	+0,6%	+9,5%
Сальдо	+11,4	+11,4	+12,5	+0,2%	+9,7%
Потребление	10,3	9,9	10,9	-4,1%	+10,2%

Il Settore dei Beni Strumentali nel 2006 p.3

Характерной чертой отрасли общего машиностроения является высокая склонность к экспорту, который в 2006г. достиг отметки в 70,2% от объема реализованной продукции. В частности, в секторе производства деревообрабатывающего оборудования соотношение экспорта к объему реализованной продукции составило 82%, а в секторе производства автоматических линий по расфасовке и упаковке товаров данный показатель достиг своего максимального по отношению к другим секторам значения в 87,8%. При этом в секторе производства металлообрабатывающего оборудования объем продукции, реализованной за рубежом, составил 55,8%.

Такой достаточно низкий показатель объясняется тем фактом, что основными импортерами итальянских станков являются такие же производители металлообрабатывающего оборудования, специализирующиеся на иных его видах.

Динамика сальдо торгового баланса осталась положительной, его рост в 2006г. составил 9,7%, а показатель достиг максимального уровня в 12,5 млрд. евро.

Основными рынками сбыта продукции итальянского машиностроения оставались страны Евросоюза. Объем экспорта в эти страны достиг 6,9 млрд. евро, что выше показателя 2005г. на 8,5%. На Германию, которая по-прежнему остается основным импортером Италии в данной отрасли, пришлось 1,4 млрд. евро (+11,6% по сравнению с 2005г.). Объемы продаж на рынках Испании (1 млрд. евро) и Франции (962 млн. евро, +0,7%) остались практически без изменений по сравнению с 2005гг., в то время как экспорт в Польшу в 2006г. вырос на 46,8%, составив 514 млн. евро, а в Великобританию снизился на 1,7%.

Италия продолжает завоевывать рынки европейских стран, не входящих в ЕС. Объем экспорта

в эту группу стран увеличился в 2006г. на 11,5%, превысив уровень 2,3 млрд. евро. Среди основных импортеров в данном географическом регионе остается Турция (719 млн. евро), хотя в отчетном году было отмечено снижение объема продаж на 0,7%, а также Россия (653 млн. евро, +27,1%) и Швейцария (362 млн. евро, +7,3%).

Положительную динамику в 2006г. продемонстрировал экспорт в страны Азии, на которые приходится 11,5% всего экспорта продукции общего машиностроения Италии или 2,7 млрд. евро в стоимостном выражении. Китай увеличил закупки на 19,4%, которые составили 1,3 млрд. евро. В Индию продажи выросли на 41,5%, достигнув 472 млн. евро. Благоприятная тенденция сохранилась и на рынке Южной Кореи (147 млн. евро, +19,4%).

Среди европейских стран по доле общего машиностроения в общем объеме ВВП Италия занимает четвертое место, следуя за Германией, Великобританией и Францией. При этом в качестве экспортера страна занимает второе место в Европе, уступая лишь Германии, и четвертое место в мире после Германии, Японии и США.

Станкостроение

В 2006г. развитие сектора станкостроения было более динамичным по сравнению с 2005г., несмотря на некоторое замедление в четвертом квартале отчетного года. Объем реализованной продукции вырос на 11,3%. Это объясняется оживлением спроса как на внутреннем рынке, где объем поставок увеличился на 10,1%, так и на внешнем рынке (+13% по сравнению с 2005г.).

Загрузка производственных мощностей в секторе возросла до 80,4% по сравнению с 73% в пред.г., а рост цен на продукцию на внутреннем рынке составил 1,4%.

Согласно данным Национального института статистики (Истат), в 2006г. экспорт металлообрабатывающих станков из Италии увеличился на 11% по сравнению с 2005г., что стало следствием роста продаж в основные страны импортеры продукции данного сектора: Германию – 9,5%, Китай – 28,5%, США – 11,6%, Испанию – 5,4%. Снизилась объем экспорта во Францию (-7,6%) и Великобританию (-1,3%). Значительно увеличились продажи итальянских станков на рынках России (+40,5%) и Польши (+56,7%).

В 2006г. был зафиксирован рост импорта металлообрабатывающего оборудования, составивший 10,4% по сравнению с 2005г. Основными поставщиками на итальянский рынок стали Германия, на которую приходится 27,7% всех импортных закупок и объемы поставок из которой увеличились на 6,8%, Швейцария (+8,3%), Япония (+10%). Кроме того, на 26,6% увеличился импорт из Южной Кореи и на 23,6% – из Китая. Сальдо торгового баланса в 2006г. осталось положительным, его рост составил 11,4%.

Экспорт и импорт металлообрабатывающих станков, в млн. евро

	Импорт			Экспорт		
	2005	2006	05/06 %	2005	2006	05/06 %
Германия	664,4	709,4	+6,8%	576,3	631,2	+9,5%
Китай	116,3	143,7	+23,6%	280	359,9	+28,5%
США	109,1	122,1	+11,9%	495,3	552,8	+11,6%
Испания	54,7	59,1	+8,1%	477,6	503,6	+5,4%
Франция	80,5	91	+13%	450,2	415,8	-7,6%
Россия	14,5	12,5	-13,4%	197,3	277,3	+40,5%

Польша	14,4	17,3	+20,7%	136,6	214	+56,7%
Турция	20,9	16,51	-20,9%	196,7	222,8	+13,3%
Великобритания	60,7	49,5	-18,4%	209,8	207	-1,3%
Швейцария	187,2	202,8	+8,3%	130,2	151,4	+16,3%
Япония	202,5	222,7	+10%	39,9	36,8	-7,5%
Южная Корея	62,2	78,7	+26,6%	58,8	64,3	+9,5%
Индия	4	6,1	+54,1%	110,4	126,5	+14,5%
Всего	2 194,1	2 422	+10,4%	5 718,4	6 349,8	+11%

Istat – www.istat.it

Крупнейшими фирмами-производителями станков в Италии являются следующие: «Комау» – промышленные роботы, автоматические линии, рабочие центры, сварочные и штамповочные машины; «Берко» – шлифовальные станки, гидравлические прессы, расточные станки; «Сальвабини Италия» – механические прессы, гибочные станки, резательные машины; «Манцони Групп» – механические и гидравлические прессы; «Марпосс» – автоматические линии и системы контроля; «Иннес Берарди» – трансферные машины, рабочие центры, токарно-фрезерные станки; группа «Камоцци» – различные виды станков.

Оборудование для текстильной промышленности. В 2006г. в секторе производства оборудования для текстильной промышленности наблюдалась положительная динамика. Был отмечен рост спроса как на внутреннем рынке, где данный показатель составил 4%, так и на внешних рынках. Объемы производства достигли 2,7 млрд. евро, увеличившись на 5% по сравнению с 2005г. 78% произведенной продукции были реализованы за рубежом. Экспорт превысил 2 млрд. евро, темпы его роста составили 4%.

По объемам экспорта оборудования для текстильной промышленности Италия занимает второе место в мире, превосходя по данному показателю Японию и Швейцарию. Китай, Индия и Турция по-прежнему остаются основными странами-импортерами продукции данного сектора. Стремительный рост продаж, составивший в 2006г. 43%, отмечен на индийском рынке, при этом было зафиксировано некоторое снижение экспорта в Турцию. Низкая динамика итальянских поставок наблюдалась на рынках стран ЕС.

Производство оборудования для текстильпрома, в млн. евро

	2006	05/06 %
Объем реализованной продукции	2680	+5%
Экспорт	2091	+4%
Импорт	568	-2%
Сальдо	1523	+7%
Потребление внутреннего рынка	1157	+4%

Ufficio Studi ACIMIT – www.acimit.com.

Крупнейшие фирмы-производители текстильного оборудования в Италии: «Савио Маккине Тессили»; «Сантони»; «Лонати», «Фаммеканика Дата», «Марзотто».

Оборудование для полиграфической промышленности, производства картона и бумаги, для перерабатывающей промышленности и смежных отраслей. В 2006г. в данном секторе машиностроения отмечено увеличение объема реализованной продукции на 1,8% по сравнению с 2005г. Рост цен составил 0,5%, что ниже показателей пред.г.

Благоприятная экономическая конъюнктура положительно сказалась на объемах продаж оборудования для полиграфической и перерабатывающей промышленности, которые увеличились на 3%, изменив неблагоприятную тенденцию последних двух лет. Внутренний спрос вырос на 6,4%

по сравнению с 2005г. Позитивное состояние национального рынка способствовало увеличению объемов импорта на 8%. Менее высокие темпы роста экспорта по сравнению с импортом привели к снижению положительного торгового сальдо на 9%, составившего 439 млн. евро.

Показатели развития сектора, в млн. евро

	2004	2005	2006	04/05 %	05/06 %
Объем реализ. продукции	1 570	1 640	1 670	+4,5%	+1,8%
Экспорт	1 164	1 281	1 301	+10,1%	+1,5%
Импорт	740	798	861	+7,8%	+8%
Сальдо	+423	+484	+439	+14,2%	+9,1%
Поставки на внутр. рынок	406	359	369	-11,7%	+3%
Число занятых, в тыс.чел.	7,4	7,3	7,3	-1,4%	0%

Ufficio Studi Acimga – www.acimga

В 2006г. экспорт оборудования для полиграфической, бумажной и перерабатывающей промышленности вырос на 1,5%, что несколько ниже показателей 2004 и 2005г.в, когда данный показатель составил 8,7% и 10,1%.

Страны-члены Евросоюза являются основными импортерами продукции сектора. На их долю приходится 48% всего экспорта Италии. В 2006г. на 31,5% увеличились поставки в Германию, которая вновь вышла на первое место среди главных потребителей итальянского оборудования для полиграфической, бумажной и перерабатывающей промышленности. Объем экспорта в данную страну в стоимостном выражении составил 152,9 млн. евро. Удвоились поставки в Польшу, вышедшую на шестое место в списке стран-импортеров. Снизились объемы экспорта практически во все остальные страны-члены ЕС, в частности в Великобританию (-1,3%), Францию (-15%), Испанию (-22,8%).

Значительно возросли экспортные поставки в Китай (+30,2%), Канаду (+62%), Индию (+106,1%), Австралию (+46,8%). Среди импортеров продукции данного сектора Россия занимает 9 место (31,2 млн. евро).

Первые 6 месяцев 2006г. динамика развития импорта в Италию демонстрировала отрицательную тенденцию, но ввиду оживления внутреннего спроса, по итогам года прирост составил 8%, что на 0,2% выше результата 2005г. Основными странами-экспортерами продукции сектора в Италию являются европейские страны-члены ЕС, на которые приходится 85% всех зарубежных закупок Италии. За ними следуют другие страны Европы, не входящие в Европейский союз (4,9%), страны Азии (6,3%) и Северной Америки (3,2%).

Автоматические линии по расфасовке и упаковке товаров. В данном секторе работают около 150 компаний с числом занятых 15 тыс.чел. 80% всех предприятий сконцентрированы в областях Эмилия Романья и Ломбардия. Характерной особенностью данной отрасли итальянской промышленности является то, что здесь высок показатель доли экспорта в общем объеме производства, достигающий 87,8%. По объемам экспорта Италия вместе с Германией делят лидирующие позиции. На них приходится 65% мировой торговли продукцией сектора. Основными странами-импортерами Италии являются США, Великобритания, Германия, Испания и Китай. Динамично развивается торговля также с азиатским регионом.

Ведущими итальянскими фирмами-производителями упаковочно-расфасовочного оборудования являются: «Джи Ди»; «Гольо Луиджи Милане»; «Силд Эйр».

Деревообрабатывающее оборудование. По данным Национального института статистики (Истат), в данном секторе промышленности работают 300 компаний (без учета компаний, занимающихся исключительно сбытом оборудования), на которых занято более 12 тыс.чел. Основные производственные мощности расположены в областях Ломбардия, Эмилия-Романья и Венето.

В 2006г. в секторе производства оборудования для деревообрабатывающей промышленности наблюдалось увеличение производства на 16,1%, его объем превысил 1,8 млрд. евро.

Национальное производство ориентировано на экспорт, который в 2006г. вырос на 15,6% до отметки в 1,5 млрд. евро. В 2006г. было отмечено улучшение ситуации на внутреннем рынке, где объем поставок достиг 328 млн. евро, их прирост составил 18% по сравнению с 2005гг. Увеличение внутреннего спроса повлекло за собой рост импорта на 13%, объемы которого возросли до 174 млн. евро. Внутреннее потребление на итальянском рынке было зафиксировано на уровне 502 млн. евро, что на 16,2% больше, чем в 2005г. Доля импорта составила 36,4%. Торговое сальдо выросло на 12,8%, достигнув 1,3 млрд. евро.

Сектор деревообрабатывающего оборудования, в млн. евро

	2006	05/06, %
Объем производства	1 820	+16,1%
Экспорт	1 492	+15,6%
Импорт	174	+13%
Сальдо	1 318	+16%
Видимое потребление	502	+16,2%

Acimall, Rapporto annuale L'industria italiana delle macchine per la lavorazione del legno nel 2006, p. 16

На страны Европы приходится 68% итальянских экспортных поставок или 975 млн. евро, из них на страны ЕС – 49,3% (706 млн. евро). Таким образом, основными импортерами итальянского деревообрабатывающего оборудования являются Испания, Франция, Германия и Великобритания. Россия является четвертым по значимости импортером Италии среди европейских стран (+69,1%, 88,4 млн. евро).

Доля Северной Америки составляет 12,2%. Набирает обороты торговля со странами Азии (ее доля – 6,1%), экспорт в страны данного региона в 2006г. вырос на 23,8% до 87 млн. евро.

Оборудование и штамповочные машины для изделий из пластика и резины. По объемам производства и экспорта Италия по-прежнему занимает лидирующие позиции в данном секторе, уступая лишь Германии.

В 2006г. объем производства вырос на 4,1%, преодолев негативную тенденцию 2005г., когда тот же показатель составил -4,4%. Положительная динамика наблюдалась в экспортных поставках, которые увеличились на 3,8% и достигли 2268 млн. евро, при этом оставшись ниже уровня 2004г. Оживление внутреннего спроса и возобновление инвестиционной активности стимулировали рост объемов импорта на 3,9%. Сальдо торгового баланса, оставаясь положительным, увеличилось на 3,8% и составило 1,7 млрд. евро, приблизившись к пиковому значению 2000г.

Сектор производства оборудования и штамповочных машин
для изделий из пластики и резины, в млн. евро

	2004	2005	2006	04/05, %	05/06, %
Объем производства	3870	3700	3850	-4,4%	+4,1%
Экспорт	2214	2184	2268	-4%	+3,8%
Импорт	634	561	589	-10,6%	+3,9%
Внутреннее потребление	2230	2083	2171	-6,6%	+4,2%
Сальдо	1 640	1 617	1 679	-1,4%	+3,8%

Assocomplast – www.assocomplast.org

Основными импортерами итальянской продукции данного сектора остаются страны-члены Евросоюза, хотя их квота несколько снизилась с 43,7% в 2005г. до 43,1% в 2006г. Второе место по значимости рынка занимают европейские страны, не входящие в ЕС. На их долю приходится 17,1%, что выше показателя 2005г. в 14,8%.

Ведущими фирмами-производителями в секторе являются: «Сипа Дзоппас Индастрйз», «Негри Босси», «Канон».

Оборудование для производства керамики. В 2006г. в Италии насчитывалось 166 предприятий, выпускающих оборудование для производства керамики, что на 10 больше по сравнению с 2005гг. Данный факт объясняется включением в список малых предприятий, которые не учитывались в данных за 2005г. Число занятых в секторе выросло в 2006г. на 6,8% и составило 6,9 тыс.чел.

Объемы производства увеличились на 4,2%, достигнув 1,7 млрд. евро, что связано в основном с ростом внешнего спроса. Ситуация на внутреннем рынке оставалась стабильной. Продажи возросли лишь на 0,3%, составив 458,3 млн. евро, что стало следствием низкой инвестиционной активности в секторе в новое технологическое оборудование со стороны национальных производителей. Объемы экспорта снизились на 5,8% по сравнению с 2005гг. и достигли в 1,2 млрд. евро. На долю экспорта пришлось 73,1% всей реализованной продукции.

Страны-члены Евросоюза являются основными импортерами итальянского оборудования данного сектора, их доля равна 25,2% всех продаж на зарубежных рынках. В 2006г. рост экспорта в данные страны составил 11,2%, его объем достиг 313,6 млн. евро. Несмотря на значительное снижение экспорта в страны Ближнего Востока (-24,4%), регион продолжает оставаться вторым по значимости импортерам итальянского оборудования для производства керамики (218,7 млн. евро). Торговля со странами Восточной Европы демонстрировала отрицательную динамику в 9,2%, в итоге объем продаж в 2006г. составил 179,9 млн. Кроме того, резко на 36,2% снизились объемы экспорта в Азию (не включая Китай) и в страны Северной Америки (-30,1%).

Станкостроение-2004. По данным Учиму (союз станкостроителей Италии) производство станков в Италии в 2004г. увеличилось по сравнению с 2003г. на 1,5%, составив 3,7 млрд. евро. В течение года портфель заказов на станки увеличился на 12,7%. В 2004г. 47,5% произведенных Италией станков предназначалось для внутреннего рынка, 20,9% – для стран Евросоюза и 31,6% – для других стран.

Экспортные поставки увеличились на 12,4%, достигнув объема почти 2 млрд. евро. Отмечен особый рост экспорта (+13,7%) станков с нетрадиционными технологиями (использование лазеров и электроэрозионных технологий).

Основными рынками сбыта итальянского станкостроения были Германия (12,6% от всего экспорта станков) и Испания (9,4%). На третьем месте расположились США (9%), и далее – Франция (8,9%). В целом в 2004г. 51,3% итальянского экспорта станков пришлось на страны ЕС, 18% – на страны Азии. Далее следуют страны Центральной и Восточной Европы. Экспорт в данный регион вырос на 38,3%, достигнув в стоимостном выражении 237,1 млн. евро. Среди этих стран на 1 месте находится Россия, которая импортировала станков на 69,4 млн. евро (+89,5%). На Россию пришлось 3,5% экспорта итальянского станкостроения, что обеспечило ей 6 место среди стран импортеров. Незначительно увеличились продажи станков в страны Северной Америки (+3,4%), достигнув 202,7 млн. евро. Если экспорт в США вырос на 7,6%, то в отношении Канады он претерпел сокращение на 17,7%.

После 3 лет последовательного снижения, итальянский импорт увеличился в 2004г. на 5%, достигнув 868 млн. евро. Германия сохранила за собой традиционное первое место среди стран-поставщиков, на нее пришлось 27,7% ввезенных Италией станков. Значительно увеличились поставки из Швейцарии (+16,2%). Несмотря на незначительное сокращение импорта станкостроительной продукции из Японии (-0,9%), она стала третьим поставщиком своих товаров в Италию. В целом, за счет импорта в 2004г. Италия покрыла потребности внутреннего рынка на 32,9%, что превосходит показатель 2003г. (30%). Положительное сальдо внешней торговли станкостроительной продукцией впервые превысило 1 млрд. евро, достигнув 1,1 млрд. евро.

Сигналы оживления в станкостроительном секторе в 2004г. проявились в степени загрузки производственных мощностей, которые использовались на 72,6%, по сравнению с 72,1% в 2003г. Производственные расходы в 2004г. росли неравномерно (рабочая сила +1,3%, сырье +20,1%). Однако цены на станки оставались практически неизменными.

Станки, товарооборот Италии с основными странами, в %

	2003	2004
Страны-экспортеры		
Страны ЕС	51,0	52,1
Германия	28,6	27,7
Бельгия	7,9	8,7
Япония	12,8	13,4
Швейцария	12,1	12,1
Тайвань	6,2	5,2
Страны-импортеры		
Страны ЕС	46,0	44,8
Германия	11,9	12,6
Франция	9,7	9,4
США	9,4	9,0
Испания	8,9	8,9
Китай	8,2	8,4

Источник: Confindustria – Centro studi, Tenderize dell'industria italiana, Rapporto 2005 – I Settori, p. 120

Крупнейшие фирмы-производители станков в Италии: «Комау» – промышленные роботы, автоматические линии, рабочие центры, сварочные и штамповочные машины; «Берко» – шлифовальные станки, гидравлические прессы, расточные станки; «Сальваньини Италия» – механические прессы, гибочные станки, резательные машины; «Манцони Груп» – механические и гидравличе-

ские прессы; «Марпосс» — автоматические линии и системы контроля; «Иннсе Берарди» — трансферные машины, рабочие центры, токарно-фрезерные станки; группа «Камощи» — различные виды станков.

Станкостроение-2002. Производство станков в Италии в 2002г. сократилось на 5,5%, составив 4 млрд. евро. Занятость в отрасли уменьшилась на 750 чел. (-2,4%). На национальном рынке было реализовано станков на 3,1 млрд. евро, что на 9,6% меньше по отношению к 2001г.

Данные по формированию портфеля заказов в отрасли характеризовали негативную тенденцию второй год подряд: соответствующий индекс в постоянных ценах сократился на 9%, несмотря на его рост, зафиксированный в IV кв. 2002г. (+14,3%). Сокращение портфеля заказов внутреннего рынка было менее чувствительным (-3,5%), по сравнению с внешним (-15,3%).

В 2002г. отмечено уменьшение загрузки производственных мощностей, которые использовались на 78,8%, по сравнению с 82% в 2001г. (в 2000г. этот показатель равнялся 83,9%).

Вследствие сокращения портфеля заказов, производство было обеспечено только в течение 3,7 мес. Подобный показатель был зафиксирован лишь в 1993г. В 2002г. динамика роста производственных расходов превышала рост цен на станки. К концу года эти показатели почти выровнялись, отразив оживление спроса в связи с отмеченными выше причинами.

Результаты 2002г. продемонстрировали, что итальянские станкостроители все в большей степени прибегают к сотрудничеству с другими партнерами, поручая третьим предприятиям часть производственного процесса, что позволяет сосредоточить усилия на технологически сложных, с большей степенью добавленной стоимости фазах производства. Такая тенденция становится инновационной основой в стратегии сектора. Потребность снизить производственные затраты с целью повышения конкурентоспособности делает эту тенденцию долгосрочной и заставляет все большее число предприятий учитывать ее в своей производственной политике.

В 2002г. на 8% снизилось количество предприятий, которые сами полностью осуществляют механическую обработку деталей станков (с 44% до 36%). Количество компаний, полностью заказывающих механическую обработку у третьих фирм, повысилось с 14 до 17%.

Экспорт станков итальянского производства уменьшился в 2002г. на 14% по сравнению с пред.г., составив 1,9 млрд. евро. Такое положение сложилось в связи со значительным падением продаж в промышленно развитые страны, являющиеся основными потребителями итальянских станков. Исключение составили только Испания.

Возросли поставки в страны с быстро развивающимися рынками, такие, как Китай и Польшу. Снизились продажи в Мексику и Бразилию.

Экспорт Италии станков, в млн. евро

	янв.-окт. 2002г.	в % к I-X 2001г.
Германия.....	204,9	-15,6%
Франция.....	192,1	- 16,1%
Испания.....	170,2	+ 4,9%
США.....	104,2	- 40,9%
Китай.....	85,1	+ 24,2%
Польша.....	59,9	+ 147%
Великобритания.....	45,8	+1,7%

Швейцария.....	39,2	- 23,9%
Мексика.....	38,7	- 42,3%
Бразилия.....	31,7	- 24,9%

В 2002г. итальянский импорт станков упал на 25,9% по сравнению с пред.г., составив 1 млрд. евро. Все основные страны-экспортеры станков в Италию снизили свои показатели. Это коснулось Германии (-26,5%), Швейцарии (-21,8%) и Японии (-36,7%). Сократились поставки в Италию станков из Тайваня (-30,5%) и Кореи (-27,8%), являющихся новыми конкурентами на мировом рынке станкостроительной промышленности.

Половина итальянских производителей станков прогнозируют на I кв. 2003г. стабильность внутреннего спроса на продукцию. В отношении внешнего спроса, сопоставление оптимистических и критических прогнозов позволяет также сделать вывод о стабильности уровня спроса.

Крупнейшими фирмами-производителями станков в Италии являются (в скобках, оборот в млн. евро): «Комау» — промышленные роботы, автоматические линии, рабочие центры, сварочные и штамповочные машины (826,3); «Берко» — шлифовальные станки, гидравлические прессы, роторные станки (358); «Сальваньини Италия» — механические прессы, гибочные станки, резательные машины (132,2); «Манцони» — механические и гидравлические прессы (114); «Марпосс» — автоматические линии и системы контроля (108); «Иннсе Берарди» — трансферные машины, рабочие центры, токарно-фрезерные станки (30).

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Торгово-сервисная компания ООО «ЧЕТРА — Комплектующие и запасные части» (ЧЕТРА-КЗЧ), входящая в крупнейший российский машиностроительный холдинг «Концерн «Тракторные заводы», заключила контракт на поставку итальянской фирме Alpet в I кв. 2009г. партии звеньев гусениц к промышленной технике Caterpillar, сообщается в пресс-релизе компании.

«Сумма договора составила 1,365 млн. евро. Сотрудничество с Alpet началось с 1992г. С этого момента не прерывается производство в концерне восьми типоразмеров гусеничных цепей для тракторов Fiat и звеньев гусениц для тракторов и экскаваторов Caterpillar. Alpet является поставщиком комплектующих для ведущих производителей тракторной техники», — говорится в сообщении.

По информации пресс-службы компании, «ЧЕТРА-КЗЧ» является эксклюзивным поставщиком продукции производства ОАО «Чебоксарский агрегатный завод» (ЧАЗ), входящего в состав Концерна «Тракторные заводы». ЧАЗ — единственное предприятие в России, выпускающее почти весь размерный ряд гусениц для промышленных тракторов с шагом от 125 до 280 миллиметров.

«ЧЕТРА-КЗЧ» также поставляет запасные части и комплектующие: звено гусеницы, опорные катки, ведущие колеса, широкий размерный ряд гусеничных цепей для тракторов и экскаваторов иностранных производителей, в частности Komatsu, Liebherr, JCB, Hitachi, Dressta, Kato», — поясняется в пресс-релизе.

Холдинг «Концерн «Тракторные заводы» является крупнейшим производителем внедорожной машиностроительной техники в России и занимает лидирующие позиции в таких сегментах рынка как горнодобывающая отрасль, дорожное и ин-

фраструктурное строительство, нефтегазовый сектор, транспортная и оборонная отрасли, сельское хозяйство. Управляющая компания холдинга осуществляет руководство 18 производственными площадками, 8 конструкторскими бюро и тремя специализированными торгово-сервисными компаниями, что позволяет обеспечить полный жизненный цикл выпускаемой продукции — от проектирования до послепродажного обслуживания. РИА «Новости», 24.10.2008г.

— Управляющая компания Мечел объявила о подписании между Челябинским металлургическим комбинатом (ЧМК) и итальянским производителем оборудования Danieli контракта на поставку на ЧМК технологии и оборудования для рельсобалочного стана проектной мощностью более 1 млн.т. продукции в год.

Рельсобалочный стан с широким размерным и марочным профилем будет способен производить фасонный прокат, основным сортаментом которого планируется узко- средне- и широкополочные балки, швеллеры с параллельными гранями полок, равнополочные и неравнополочные уголки, а также специальные профили, такие как шпунт Ларсена, шахтную стойку, зетовый профиль и т.д. Главной продукцией стана будут высококачественные ж/д рельсы длиной до 100 м с применением самых передовых технологий по прокатке, закалке, правке, отделке и контролю качества

Стан будет оборудован универсальными клетями, обеспечивающими высочайшую точность проката. Его возможности позволят при низких издержках производить рельсы категории «В» (высшее качество), а также широкий сортамент продукции обладающей стабильностью геометрических параметров профиля, меньшей металлоемкостью за счет точности профиля и термоупрочнения.

«Мы давно и плодотворно работаем с Danieli. Надежные отношения с итальянской компанией мы закрепили в апр. 2008г. подписанием соглашения о долгосрочном деловом партнерстве. — заявил гендиректор УК Мечел Владимир Полин. — В рамках соглашения по техническому заданию Мечела, Danieli разработала специальные технологии, позволяющие получать рельсы, удовлетворяющие всем требованиям российских и европейских ж/дв. Заключение контракта на поставку оборудования и технологии для рельсобалочного стана — это важнейший этап реализации проекта по выпуску на ЧМК фасонного проката и стометровых ж/д рельсов. С запуском стана в 2010г. Мечел станет основным производителем длинномерных рельсов в России. Они будут превосходить мировые аналоги по ряду основных показателей, продиктованных климатическими условиями эксплуатации рельсов в России.

В фев. 2008г. компания и РЖД подписали соглашение о долгосрочном взаимовыгодном партнерстве по обеспечению железных дорог России транспортным металлопрокатом, производимым на предприятиях Мечела. Тем самым, уже сегодня мы получили гарантированный сбыт не менее 400 тыс.т. наших рельсов в год». www.metainfo.ru, 9.7.2008г.

— ОАО «Звезда» (Санкт-Петербург) (ПТС: ZVEZ) и компания CRM Motori (Италия) до конца сент. 2008г. регистрируют в Санкт-Петербур-

ге совместное предприятие (СП) по выпуску судовых дизельных двигателей для скоростных яхт и других типов судов, говорится в сообщении пресслужбы «Звезды».

Меморандум о стратегическом партнерстве между двумя компаниями был подписан в окт. пред.г. СП предполагает участие в нем «Звезды» и CRM Motori на паритетных началах. Уставный капитал компании составит 2,5 млн. евро. Выпуск новых судовых двигателей, предварительно названных Z42, будет осуществляться на мощностях «Звезды». «Основой для Z42 станет потенциал высокооборотных судовых двигателей ОАО «Звезда» большой мощности с соблюдением и даже опережением требований рынка», — говорится в сообщении компании.

В качестве рынков сбыта для нового продукта определены страны Европы, США и Канада. Двигатель предназначен для скоростных моторных прогулочных яхт, скоростных пассажирских судов и паромов, разъездных правительственных катеров и других типов судов.

Проектирование Z42 на базе программных продуктов для трехмерного моделирования завершится до конца 2008г., а до конца 2009г. должен быть изготовлен и испытан его пилотный образец и начато серийное производство.

CRM Motori основана в 1950г. в Италии. Является производителем двигателей для скоростных судов специального назначения (ВМФ и спецслужбы Египта, Италии, Кореи, Швеции, Тайваня) и гражданского применения (яхты), строящихся на верфях Италии, Франции, Великобритании, Южной Кореи, Финляндии.

Основными акционерами АО «Звезда» являются структуры финансово промышленной группы «Скоростной флот» (Москва), которым принадлежат 92% акций компании. Interfax, 9.6.2008г.

— На заводе Красное Сормово сегодня подписан акт приема-передачи четвертого судна, построенного для судоходной компании Pietro Barbaro S.A. (Италия), говорится в сообщении Группы МНП. Красное Сормово построило для компании Pietro Barbaro, входящей в Barbaro Group, четыре танкера. Два из них — «Электра» и «Климена» переданы итальянскому заказчику в июне 2006г. Тогда же контракт между сормовским заводом и ведущим итальянским перевозчиком нефтепродуктов Pietro Barbaro был продлен еще на один, третий по счету танкер. Его закладка на Красном Сормово состоялась в окт. 2006г., заказчику танкер «Майя» был передан в июне 2007г., на три недели раньше контрактных сроков. Контракт на четвертый танкер «Дорида» был заключен между компаниями в дек. 2006г., а в дек. 2007г. судно было спущено на воду. По условиям контракта срок сдачи «Дориды» — май 2008г.

Дедвейт судна 5 тыс.т., технические характеристики: длина — 140 м., ширина — 16 м., высота борта — 6 м., осадка — 3,5 м., грузоподъемность — 5,2 тыс.т., скорость хода — не менее 10 узлов. Район плавания — внутренние водные пути («река-море»), морские неарктические районы в соответствии с классом судна.

Танкер способен перевозить до пяти различных грузов одновременно, в т.ч., сырую нефть, нефтепродукты, дизельное топливо, мазут. Это современное транспортное судно с автономностью плавания 12 суток, оснащенное двойным бортом и

двойным дном в целях предотвращения разлива нефтепродуктов в случае аварии. Класс судна: км. ПСП ЛУ1 АЗ Российского Морского Регистра судоходства.

Группа компаний Морские и нефтегазовые проекты (Группа МНП) – компания, осуществляющая управление проектами в области судостроения и инжиниринга морских буровых платформ. В Группу входят: завод Красное Сормово (Нижний Новгород), Волгоградский судостроительный завод, а также Сормовское машиностроение (Нижний Новгород) и Волгоградский завод спецмашиностроения. www.oilcapital.ru, 30.4.2008г.

– Банк Intesa Sanpaolo и судоходная группа Pietro Barbaro SPA заключили соглашение о финансировании в 80 млн.долл. в целях создания танкерного флота (sea-river tankers) для перевозки нефтепродуктов по водным путям Волго-Донского бассейна и Каспийскому морю. Финансирование предоставляется под гарантию Sase, оказывающей услуги по страхованию деятельности итальянских предприятий на зарубежных рынках. Как передает PortNews, об этом сообщается в пресс-релизе российского КМБ-банка, входящего в группу Intesa Sanpaolo.

Данный проект общей стоимостью 110 млн.долл. является одним из крупнейших итальянских инвестиционных проектов в России. Проект был запущен 3г. назад и сегодня успешно реализуется, в т.ч. благодаря плодотворному сотрудничеству между банками группы Intesa Sanpaolo – КМБ-банком и Societe Europeenne de Banque, а также юридическому сопровождению Watson, Farley & Williams.

В рамках проекта будет создан флот из 11 судов, управлять которым будет российское предприятие группы Barbaro – ООО «Прайм Шиппинг» (г Самара, штат 250 сотрудников). Суда будут задействованы для обслуживания контрактов, подписанных с крупнейшими нефтяными компаниями.

Финансирование предоставляется на 12 лет по схеме, разработанной с участием Sase, которая застраховала финансовые риски, выпустив гарантию на 62,5% от суммы сделки, и политические риски, связанные с военными действиями, гражданскими волнениями, введением запрета на перевод валюты, экспроприацией. www.oilcapital.ru, 11.3.2008г.

– Банк Intesa Sanpaolo и судоходная группа Pietro Barbaro SPA заключили соглашение о финансировании в 80 млн.долл. в целях создания танкерного флота (sea-river tankers) для перевозки нефтепродуктов по водным путям Волго-Донского бассейна и Каспийскому морю. Финансирование предоставляется под гарантию Sase, оказывающей услуги по страхованию деятельности итальянских предприятий на зарубежных рынках. Как передает PortNews, об этом сообщается в пресс-релизе российского КМБ-банка, входящего в группу Intesa Sanpaolo.

Данный проект общей стоимостью 110 млн.долл. является одним из крупнейших итальянских инвестиционных проектов в России. Проект был запущен 3г. назад и сегодня успешно реализуется, в т.ч. благодаря плодотворному сотрудничеству между банками группы Intesa Sanpaolo – КМБ-банком и Societe Europeenne de Banque, а также юридическому сопровождению Watson, Farley & Williams.

В рамках проекта будет создан флот из 11 судов, управлять которым будет российское предприятие группы Barbaro – ООО «Прайм Шиппинг» (г Самара, штат 250 сотрудников). Суда будут задействованы для обслуживания контрактов, подписанных с крупнейшими нефтяными компаниями.

Финансирование предоставляется на 12 лет по схеме, разработанной с участием Sase, которая застраховала финансовые риски, выпустив гарантию на 62,5% от суммы сделки, и политические риски, связанные с военными действиями, гражданскими волнениями, введением запрета на перевод валюты, экспроприацией. Рейтер, 10.3.2008г.

– Нижегородский судостроительный завод «Красное Сормово» (входит в Группу «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) 12 дек. спустил на воду четвертое судно, построенное для судоходной компании Pietro Barbaro S.A. (Италия) и названного «Дорида».

Как сообщили в пресс-службе МНП, «Красное Сормово» построило для компании Pietro Barbaro, входящей в Barbaro Group, четыре танкера. Два из них – «Электра» и «Климена» переданы итальянскому заказчику в июне 2006г.

Тогда же контракт между сормовским заводом и итальянским перевозчиком нефтепродуктов Pietro Barbaro был продлен еще на один, третий по счету танкер. Его закладка на «Красном Сормово» состоялась в окт. 2006г. Заказчику танкер «Майя» был передан в июне 2007г.

Контракт на четвертый танкер «Дорида» был заключен между компаниями в дек. 2006г. По условиям контракта срок его сдачи – май 2008г. Дедвейт судна 5 тыс.т., технические характеристики: длина – 140 м., ширина – 16 м., высота борта – 6 м., осадка – 3,5 м., грузоподъемность – 5,2 тыс.т., скорость хода – не менее 10 узлов. Район плавания – внутренние водные пути («река-море»), морские неарктические районы в соответствии с классом судна.

Группа компаний Морские и нефтегазовые проекты (Группа МНП) – компания, осуществляющая управление проектами в области судостроения и инжиниринга морских буровых платформ. В Группу входят: завод «Красное Сормово» и Сормовское машиностроение (Нижний Новгород), Волгоградский судостроительный завод, Волгоградский завод спецмашиностроения и Friede & Goldman (США). ИА Regnum, 13.12.2007г.

– Как сообщает агентство Vfaі, в тек.г. в Италии продолжается рост спроса на продукцию общего машиностроения, однако по сравнению с 2006г. он замедлился. Внутреннее потребление в 2007г. должно, согласно прогнозам, увеличиться на 5,7%, в т.ч. импортной продукции – на 6%. В 2008г. прирост продаж на внутреннем рынке оценивают в 6%.

36% продаваемой на итальянском рынке продукции общего машиностроения импортируется. В 2006г. ее ввоз возрос на 9,5% – до 3,9 млрд. евро. Самый значительный прирост импортных закупок наблюдался по упаковочным машинам (20% – до 304 млн. евро). Импорт оборудования для переработки резины и пластмасс увеличился после трехлетнего застоя на 4% (до 589 млн. евро), а станков – на 8% (до 1,33 млрд. евро); рекордный объем ввоза последних был достигнут в 2002г. (1,36 млрд. евро).

Общий оборот отрасли в 2006г. после трех кризисных лет возрос на 9,3%, составив 23,4 млрд. евро; этому росту способствовали высокий внутренний и внешний спрос. 70% производимой отраслью продукции экспортируется, сальдо внешне-торгового баланса страны по этой позиции является положительным.

2/3 всех экспортных поставок приходится на страны ЕС, но наибольшую прибыль фирмы отрасли получают от вывоза в государства Азии, и прежде всего в КНР. В 2006г. основным торговым партнером Италии среди стран ЕС была ФРГ. Экспорт продукции общего машиностроения в эту страну увеличился на 11,6% (до 1,4 млрд. евро), а импорт оттуда – на 9% (до 1,2 млрд. евро).

В результате капиталовложений итальянских фирм в обновление основных фондов средний возраст оборудования в рассматриваемой отрасли уменьшился за последние годы до 12 лет. Это «омоложение» не столь значительно, чтобы гарантировать указанным фирмам успех в конкурентной борьбе с иностранными поставщиками. БИ-КИ, 13.10.2007г.

– ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в группу «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) заключило новый контракт с судостроительной компанией Pietro Barbaro S.A. (Италия) на строительство четвертого танкера. Как сообщили в пресс-службе МНП, по условиям контракта срок сдачи танкера – май 2008г.

Компания Pietro Barbaro, входящая в Barbaro Group, ранее заказала нижегородскому заводу «Красное Сормово» 3 танкера. Два из них – «Электра» и «Климена» уже построены и переданы итальянскому заказчику в июне 2006г.

Тогда же контракт между заводом и Pietro Barbaro был продлен еще на один, третий по счету танкер. Его закладка на «Красном Сормово» состоялась в окт. 2006г. В марте 2007г. танкер «Майя» был спущен на воду.

Танкер имеет дедвейт 5000 т. и способен перевозить до пяти различных грузов одновременно, в т.ч., сырую нефть, нефтепродукты, дизельное топливо, мазут. Это современное транспортное судно с автономностью плавания 12 суток, оснащенное двойным бортом и двойным дном в целях предотвращения разлива нефтепродуктов в случае аварии.

Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» осуществляет управление проектами в области судостроения и инжиниринга морских буровых платформ.

В Группу МНП входят российские судостроительные заводы: Красное Сормово (Нижний Новгород), завод Нижегородский Теплоход, Волгоградский судостроительный завод, Астраханский судостроительно-судоремонтный завод им. III Интернационала, завод Лотос (Астрахань), а также Сормовское машиностроение (Нижний Новгород), Волгоградский завод спецмашиностроения, ЦКБ Коралл (Украина), Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород) и Friede & Goldman (США). ИА Regnum, 6.4.2007г.

Казахстан

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– На вооружение погранслужбы Казахстана на Каспии поступил новый корабль отечественного производства «Сакшы». «8 сент. 2008г. после ус-

пешных испытаний пограничной службе Комитета национальной безопасности Республики Казахстан передан корабль, которому присвоено имя «Сакшы», – указывается в распространенном в понедельник сообщении пресс-службы АО «Холдинг «Самрук» (госхолдинг по управлению госактивами).

Новое боевое судно изготовлено дочерним предприятием АО «Национальная компания «Казахстан инжиниринг» – Уральским заводом «Зенит». Новый корабль «Сакшы» водоизмещением 240 т. будет нести службу по охране морских границ страны, отмечается в сообщении.

За период с момента приобретения независимости Казахстана уральское предприятие освоило серийное производство катеров водоизмещением до 50 т., из них 7 «Буркит» (Беркут) и 4 катера «Сункар» сданы заказчику и успешно эксплуатируются на Каспийском море.

АО «Казахстан инжиниринг» с 2006г. входит в состав АО «Холдинг «Самрук». Interfax, 8.9.2008г.

– Кораблестроительный завод НИИ «Гидроприбор» в Уральске (адмцентр Западно-Казахстанской обл. Казахстана, ЗКО) завершил строительство морского катера «Шагала».

Как сообщил гендиректор НИИ «Гидроприбор» Александр Гниломедов, проект впервые в истории казахстанского кораблестроения осуществляется под надзором федерального государственного «Российский морской регистр судостроения».

При этом А.Гниломедов пояснил, что все ранее построенные на предприятии пограничные катера относились к классу речных и осуществлялись под надзором речного регистра Казахстана.

«Данный катер относится к категории морских судов и предназначен для перевозки вахт в северной части Каспийского моря. В связи с тем, что в Казахстане нет морского регистра, мы обратились в «Российский морской регистр судостроения», на это есть межгосударственное соглашение двух стран», – отметил директор предприятия.

Специалисты «Российского морского регистра» «осуществляют наблюдение за судном и по завершении испытаний выдадут международный сертификат, который дает возможность судну плавать на любом морском просторстве и выходить на международный рынок», сообщил А.Гниломедов.

Согласно проекту, катер обладает высокими ходовыми качествами и эксплуатационной характеристикой. Водоизмещение судна – 23 т., скорость – 40-45 км/ч, вместимость – 30 чел.

По словам гендиректора, катер прост в управлении, кроме того, благодаря мелкой осадке, он может идти по мелководью.

В ближайшие дни катер будет спущен на воду. «Как только он (катер) покажет себя на Каспии, в институте намерены продолжить освоение этого вида катеров», – отметил А.Гниломедов. Interfax, 27.8.2008г.

– Казахстанский кораблестроительный завод «Зенит» (в Уральске, адмцентр Западно-Казахстанской области) построил самое большое по размерам судно отечественного производства. Корабль назван «Сакшы» («На страже»), он будет служить на Каспии в составе Пограничной службы Комитета национальной безопасности (КНБ) Казахстана.

«Наш корабль «Сакшы», построенный в рамках проекта «Барс», – самое большое судно в отечест-

венном кораблестроении», — рассказал гендиректор АО «Зенит» Вячеслав Валиев.

По его информации, длина судна составляет 50 м., высота — 8 м., водоизмещение корабля — 240 т. «Корабль сделан по техническому заданию для службы на Каспийском море, именно для выполнения задач, которые стоят перед морской дивизией Пограничной службы Казахстана», — отметил он.

В.Валиев сообщил, что новый корабль способен развивать скорость до 30 узлов в час, находиться «в автономном плавании 10 суток, выдерживать шторма до 10 баллов». «Корабль оснащен самыми современными навигационными приборами и системой управления», — подчеркнул он.

Кроме того, отметил руководитель кораблестроительного завода, судно располагает всеми необходимыми средствами для ликвидации чрезвычайных ситуаций. «В эти дни мы даем старт кораблю. В дальнейшем предстоит большая работа по его транспортировке, проведению швартовых испытаний и, как результат, передача его Пограничной службе», — сказал В.Валиев. Interfax, 13.5.2008г.

— Уральский кораблестроительный завод НИИ «Гидроприбор» (в адмцентре Западно-Казахстанской области) изготовил высокоскоростной пограничный катер класса «Сапсан». Как сообщил гендиректор НИИ «Гидроприбор» Александр Пиломедов, новый катер изготовлен по заказу пограничной службы Комитета национальной безопасности Казахстана.

«Отличие данного катера от всех предыдущих — более высокая скорость, которая достигает 63 км/ч. Здесь также установлены мощные двигатели, усовершенствован корпус, снижена вибрация шумов, увеличена вместимость, что позволит увеличить состав команды», — отметил А.Пиломедов.

По мнению заказчиков, все эти усовершенствования «позволят более качественно осуществлять пограничную службу по охране морских границ», заметил гендиректор НИИ «Гидроприбор».

В настоящий момент катер проходит речные испытания. Предполагается, что этой неделе он отправится к месту службы в порт Актау на Каспийском море. Interfax, 21.4.2008г.

— Яхта «Чокан Валиханов» первой в истории Казахстана морской кругосветной экспедиции Terra Vita успешно осуществила переход через Атлантику, сообщили в Центрально-Азиатском географическом обществе (ЦАГО), которое выступает организатором экспедиции.

«Экипаж яхты «Чокан Валиханов» сошел на берег на острове Барбадос, что в четырехстах км. от Венесуэлы. Переход через Атлантический океан занял у моряков ровно три недели», — отметили в ЦАГО. Впервые судно под казахстанским флагом покорило Атлантику.

В ЦАГО рассказали, что экипаж яхты «сильно утомлен», но в целом переход через Атлантику он назвал успешным. «Жалоб на здоровье у казахстанцев нет», — сказали в ЦАГО. Отдохнув, экипаж яхты продолжит плавание к берегам Кубы.

Первая в истории Казахстана морская кругосветная экспедиция Terra Vita стартовала из морпорта Актау на Каспии 25 сент. 2007г., прошла через Волго-Донской бассейн, Черное море, и 19 дек. в Средиземном море пришвартовалась в порту Пин Ролланд в акватории Марселя, где встала

на гарантийный ремонт. Переход через Атлантику экспедиция начала от Канарских островов. Маршрут экспедиции проходит через 32 государства. Общая стоимость проекта кругосветной экспедиции составляет 5,5 млн.долл.

Яхта «Чокан Валиханов» водоизмещением более 10,5 т. и стоимостью 600 тыс. евро была построена французскими судостроителями в г.Ля Рошель весной 2007г. и в июне прошлого года спущена на воду в порту Пин Ролланд, откуда своим ходом прибыла в порт Актау. Длина судна — 14,39 метра, ширина — 4,25 метра, оно рассчитано на 10 спальных мест.

«Интерфакс-Казахстан» выступает информационным on-line спонсором первой казахстанской морской «кругосветки». Interfax, 19.4.2008г.

— АО «Казахстанский холдинг по управлению государственными активами «Самрук» проведет комплексную реструктуризацию нацкомпании «Казахстан Инжиниринг» с привлечением стратегических инвесторов для ее вывода из кризиса, заявил председатель правления госхолдинга Канат Бозумбаев.

«Холдингом в ближайшем будущем будет проведена комплексная реструктуризация АО «НК «Казахстан Инжиниринг», будет также разработана крупная инвестиционная программа и будет проводиться работа по привлечению стратегических инвесторов», — сказал К.Бозумбаев на заседании совета по диверсификации экономики при парламентской фракции партии «Нур-Отан» в пятницу в Астане.

По его словам, деятельность нацкомпании является убыточной. «Сама компания, не обладая собственным оборотным и инвестиционным капиталом, практически представляет собой группу заводов, выплачивающих мизерные дивиденды. Это медленное угасание на фоне усиливающейся международной конкуренции», — подчеркнул глава госхолдинга.

В связи с этим он предложил обеспечить НК «Казахстан Инжиниринг» поддержку и создать исключительные условия для развития компании. Кроме того, К.Бозумбаев предложил провести работу по разработке новой программы развития оборонно-промышленного комплекса республики. «Необходимо рассмотреть такие различные инструменты промышленной политики как государственное субсидирование займов путем финансирования части установленных ставок вознаграждения, налоговые и таможенные льготы и преференции с учетом законодательства, использование государственного оборонного заказа для развития оборонно-промышленного комплекса страны», — добавил он.

Нацкомпания «Казахстан инжиниринг» была создана весной 2003г. В ее состав вошли предприятия, большинство из которых являются машиностроительными и во времена Советского Союза считались оборонными — всего 20 предприятий. С дек. 2006г. акции компании принадлежат АО «Холдинг «Самрук».

«Самрук» создан для эффективного управления госдолями ряда крупнейших компаний Казахстана.

В мае 2005г. «Казахстан инжиниринг» и российское ОАО «Камаз» учредили СП «Камаз-Инжиниринг». Доли российской и казахстанской

сторон в проекте распределяются в соотношении 76% и 24%. Interfax, 15.2.2008г.

— Казахстан намерен создать современный военный флот на Каспии, для чего закупит за рубежом корабли водоизмещением от 500 до 1 тыс.т. и усовершенствует береговую инфраструктуру, заявил министр обороны республики Даниал Ахметов в среду на презентации предложений иностранных компаний по строительству судов такого класса.

«Каспийский регион имеет сегодня важное значение для экономики Казахстана и всех государств мира, в целях обеспечения его защиты у нас возникла необходимость создания современного военно-морского флота», — пояснил глава Минобороны Казахстана.

По его словам, Казахстан является сухопутным государством и не может строить корабли большого класса, поэтому «корабли водоизмещением от 500 до 1 тыс.т. мы предполагаем закупать в странах ближнего и дальнего зарубежья».

«Что касается кораблей до 500 т. включительно, то у нас есть относительно неплохая производственная инфраструктура — завод «Зенит», который совместно с какой-нибудь зарубежной компанией вполне может производить корабли такого класса», — сказал Ахметов.

В презентации проектов приняли участие «Рособоронэкспорт», украинские «Укрспецэкспорт» и «Спецтехноэкспорт», французские CMN и Armaris DCNS, а также национальные «Казахстанинжиниринг» и АО «Уральский завод «Зенит».

«Мы предполагаем, что в течение октября будет определена компания, которая станет консультантом министерства обороны и вместе с нами внимательно оценит все предложения по кораблям, которые нам предлагают построить», — сказал министр.

По его словам, в октябре также будет определен подрядчик, который вместе с заводом «Зенит» будет строить корабли водоизмещением до 500 т. «Корабли свыше 500 т. мы будем приобретать уже у основного нашего подрядчика», — сообщил Ахметов. «Строительство и приобретение современных кораблей невозможно без развития необходимой береговой инфраструктуры для обеспечения их базирования и ремонта», — отметил он.

По словам министра, казахстанская сторона настаивает на том, чтобы подрядчик, который будет строить для Казахстана военные корабли, «взял на себя и бремя развития береговой инфраструктуры».

«Когда мы говорим «бремя», то это не означает, что какая-то компания должна строить эту береговую инфраструктуру вместе с нами, но она должна проводить с нами активную консультативную работу, чтобы предполагаемая береговая инфраструктура отвечала характеристикам и мощности строящихся ею кораблей», — уточнил Ахметов.

«Чтобы подготовить системную программу по развитию наших военно-морских сил, мы просим оказать консультативную помощь, поскольку сухопутная страна, разрабатывающая подобную стратегию, не может опираться на небольшие собственные знания», — сказал министр.

«К сожалению, сегодня Казахстан не обладает образовательной базой для подготовки специалистов военно-морского флота, если сказать честно, у нас и офицеров сейчас в действующей армии,

которые бы служили в ВМС других государств, не так много», — констатировал он. РИА «Новости», 19.9.2007г.

— Астраханцы готовы принять участие в строительстве судовой верфи в порту Курык, сообщил губернатор Астраханской обл. Александр Жилкин. По его словам, имея 16 судостроительных заводов на территории Астраханской обл., 42% заказов на судостроительных верфях ориентированы на компании, работающие в казахстанском секторе Каспия. «В связи с этим мы готовы принять участие в строительстве судовой верфи в Курыке. Наши судостроители планируют стать соинвесторами в реализации этого проекта», — сказал А. Жилкин, встречаясь в минувшую пятницу в Актау с руководством Мангистауской области.

Как уже сообщалось, в состав судоремонтного завода будут входить плавучий док, слиповая площадка для подъема судов и мастерские для судоремонтных и судокорпусных работ. Услуги по ремонту будут оказываться не только отечественным судоходным компаниям, но и компаниям прикаспийских государств. Со временем планируется, что завод может перерасти в более крупное предприятие, специализирующееся на производстве металлоконструкций и других изделий для проведения операций по добыче нефти как на шельфе, так и в сухопутной зоне.

В ходе встречи стороны также договорились развивать сотрудничество в сфере строительства и ремонта транспортных судов различного назначения и вспомогательного флота, технических средств для ведения нефтегазовых операций в Каспийском море, а также проведения дноуглубительных работ и гидротехнических работ. В целях расширения торговых связей стороны намерены развивать инфраструктуру портов и увеличивать объемы морских грузоперевозок.

А. Жилкин предложил Мангистауской области совместно реализовывать проект по добыче, переработке рыбы, а также развивать товарное осетроводство.

По итогам переговоров правительство Астраханской обл. и акимат Мангистауской области подписали соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве. «Казахстан Сегодня», 17.9.2007г.

— Японская группа «Тошиба» продала 10% акций американского производителя атомных реакторов Westinghouse за 540 млн.долл. казахской группе «Казатопром». Группа «Казатопром» является одним из мировых лидеров в области атомной энергетики и в газовой отрасли. Японская группа надеется в будущем на более широкое сотрудничество с «Казатопром» в области поставок своего оборудования на предприятия группы. www.economy.gov.ru, 18.8.2007г.

— Японская Nissan, американская General Electric и финская Nokian во вторник приступили к строительству заводов в Астане.

Как отмечается в сообщении акимата (администрации) Астаны, инвестором проекта по строительству локомотивно-сборочного завода General Electric выступает швейцарский банк Credit Suisse International. Завод планируется ввести в эксплуатацию в III кв. 2008г., объем инвестиций составит 78 млн.долл. На предприятии будет создано 380 рабочих мест.

Руководитель этого проекта Ильяс Лезбаев сообщил агентству «Интерфакс-Казахстан», что мощность сборочной линии завода составит 100 локомотивов в год с возможностью расширения производства до 150 электровозов.

«Наша продукция в основном ориентирована на внутренний рынок, потребность которого, по нашим оценкам, составляет 1,215 тыс. локомотивов. Мы также рассчитываем, что технологии предприятия будут востребованы и в странах СНГ, рынок которых оценивается уже более чем в 15 тыс. локомотивов», — сказал И.Лезбаев, добавив, что единственным производителем электровозов в странах СНГ является Россия.

Кроме того, сообщил он, в рамках этого проекта с General Electric заключено три соглашения соответственно на передачу технологий производства локомотивов, на закупку 10 адаптированных под казахстанские стандарты электровозов для проведения их испытаний в США и Казахстане, а также на покупку сборочных комплектов для производства первых 300 локомотивов. «По нашим расчетам, стоимость одного произведенного на предприятии локомотива составит 3,2 млн.долл.», — отметил И.Лезбаев.

Инвестором проекта по производству автомобильных шин Nokian выступает казахстанская корпорация «Ордабасы», которая вложит в строительство завода 200 млн.долл. Завод предполагается ввести в эксплуатацию в 2008г., вывести на проектную мощность в 4 млн. шин в год — в 2010г. На производстве будет создано 250 рабочих мест.

На презентации этого проекта глава корпорации «Ордабасы» Алихан Умербаев заявил журналистам, что продукция предприятия будет выпускаться под брендами Nokian и Astana. «50% выпускаемой предприятием продукции будет уходить на экспорт. Наш стратегический партнер — компания Nokian — намерена поставлять данные покрышки под брендом Astana в Европу, Китай, Юго-Восточную Азию и страны СНГ», — сказал он, отметив, что предприятие намерено выпускать 40 типов покрышек: 20 зимних и столько же летних.

Строительство автосборочного производства Nissan оценивается в 50 млн.долл. Мощность производства составит 30 тыс. автомашин в год. Предполагалось, что первый автомобиль сойдет с конвейера нового предприятия через 12 месяцев после начала строительства комплекса. Линейка выпускаемых на предприятии автомобилей на первом этапе будет представлена внедорожниками среднего и малого класса, в дальнейшем планируется выпуск других моделей автомобилей и автобусов марки Nissan.

В апр. 2007г. акимат Астаны, ТОО «Центр индустриально-инновационного развития Астаны», компании «Онглори инвестментс лимитед» и «Жеш Жоу Ниссан аутомобайл подписали меморандум о сотрудничестве по строительству в столице Казахстана автосборочного комплекса.

В Казахстане во вторник одновременно во всех регионах началась акция по реализации так называемых «прорывных проектов» в промышленной сфере. Interfax, 3.7.2007г.

— Строительство первого в Казахстане вагоностроительного завода начнется в мае тек.г. в Актюбинской обл., сообщил агентству Рафаэл Менденов, директор ТОО «Мартукский механический

завод», которое выступает заказчиком строительства. Он не сообщил стоимость проекта, отметив, что в тек.г. будет освоено 300 млн.долл.

Данный проект будет реализован за счет заемных средств, отметил Р.Менденов. По его словам, генеральным подрядчиком строительства выступает одна из российских финансово-строительных компаний. В число субподрядчиков входят строительные предприятия Поволжья: из Сызрани, Самары, Тольятти, Балаково Саратовской обл., Башкирии.

Завод будет включать три производственных линии, в т.ч. по выпуску железнодорожных цистерн для нефтепродуктов мощностью 500 шт. в месяц, грузовых вагонов разных модификаций мощностью 500 шт в месяц и цистерн под сжиженный газ, химические и пищевые продукты мощностью 300 шт. в месяц. На предприятии будут производиться колесные пары, мощность составит 200 пар в сутки. Также будет построен кузнечно-прессовый, малярный и испытательные цеха. По прогнозам, при выходе производства на полную мощность годовой оборот предприятия составит 90 млрд. тенге, чистая прибыль — 4 млрд. тенге.

По словам Р.Менденова, построена линия электропередачи, в конце апреля начнется установка растворо-бетонного узла, подготовка строительства заводских корпусов, нефтебазы и железнодорожных подъездных путей, рытье котлованов. Первая очередь завода будет сдана в эксплуатацию к началу октября, вторая — к дек. 2007г., третья — к весне 2008г.

Как отметил директор ТОО, в Казахстане нет вагоностроительных заводов, однако потребность только со стороны нацкомпании «Казахстан темир жолы» составляет 3 тыс. грузовых вагонов ежегодно. «Мартукский механический завод» был создан в 2003г. специально для реализации проекта строительства вагоностроительного завода. Interfax, 11.4.2007г.

— Казахстан намерен создать совместное предприятие (СП) с ОАО «Зеленодольский завод им. А.М.Горького», сообщил министр обороны Казахстана Даниал Ахметов журналистам в четверг в Казани. В течение 2 недель совместная рабочая группа определит потребности Казахстана в судах малого водоизмещения. «Мы будем рассматривать вопрос о создании СП с Зеленодольским заводом для реализации серьезного заказа Минобороны», — сказал Д.Ахметов.

Как сообщил журналистам руководитель пресс-службы Минобороны Казахстана Канат Шайнерденов, в Казахстане разработана концепция развития военно-морских сил республики до 2025г., в рамках которой предполагается усилить флот, закупить новые корабли малого и среднего водоизмещения. Казахстан ведет поиск партнеров для реализации концепции. «У нас есть судостроительное предприятие «Зенит», которое также выпускает корабли малого водоизмещения, но ему нужен стратегический партнер», — сказал руководитель пресс-службы.

Д.Ахметов отметил, что Татарстан и Казахстан уже создали несколько эффективных совместных предприятий, в частности, с ОАО «Камаз». Гендиректор Зеленодольского завода Сергей Ильин сообщил, что 20 апр. в Казахстан отправится рабочая группа, в состав которой войдут представители Зеленодольского ПКБ и руководство «Зеленодоль-

ского завода им. А.М.Горького» для дальнейшей проработки и решения технических вопросов.

Завод уже имеет опыт сотрудничества с Казахстаном: в 2006г. он поставил в республику 6 морских самоходных барж-площадок водоизмещением 12 тыс.т. ОАО «Зеленодольский завод им. А.М.Горького» образовано в 2003г. в результате приватизации одноименного ГУП. Завод специализируется на строительстве сухогрузов типа «река-море», средних и малых судов, а также является поставщиком кораблей для ВМФ России. Interfax, 5.4.2007г.

— Количество речных и морских судов в Казахстане до 2012г. увеличится почти вдвое, предполагает министерство транспорта и коммуникаций республики.

«По прогнозам государственного учреждения «Регистр судоходства», до 2012г. количество судов внутреннего плавания и плавания «река-море» в Казахстане будет увеличено до 966 единиц, то есть практически в 2 раза», — говорится в сообщении министерства.

На техническом учете в регистре состоят 720 судов, из которых годны к использованию 493 единицы. Остальные 227 судов запрещены к использованию из-за технических неисправностей, но только 89 из них находятся на ремонте, говорится в пресс-релизе.

Из состоящих в регистре 10 судостроительных предприятий Казахстана 8 имеют свидетельства и располагают соответствующими квалифицированными кадрами, отмечается в сообщении.

«Регистр судоходства» занимается обеспечением технической безопасности речных судов и судов класса «река-море», а также их классификацией и техническим учетом, осуществляет освидетельствование по заявкам судовладельцев, участвует в разработке технических регламентов и национальных стандартов для объектов водного транспорта.

Согласно пресс-релизу, основными задачами ГУ «Регистр судоходства» на настоящий момент являются внедрение системы менеджмента качества, вхождение в международную ассоциацию органов технического надзора и классификации. Для дальнейшего развития учреждения планируется создать автоматизированную базу данных, усовершенствовать нормативно-правовую базу, позволяющую ввести платные услуги и сертифицировать продукцию. В Казахстане речное судоходство осуществляется в бассейнах Иртыша, Или, на Урало-Каспийском канале и озере Балхаш. Протяженность водных путей, открытых для судоходства, составляет 3,98 тыс.км. Interfax, 2.4.2007г.

— АО «Петропавловский завод тяжелого машиностроения» (ПЗТМ, Северо-Казахстанская обл.) в 2006г. произвело продукции на 3,307 млрд. тенге, что на 57,5% больше уровня 2005г., сообщили в областном департаменте предпринимательства и промышленности. По информации представителя департамента, портфель заказов ПЗТМ по итогам 2006г. составил 3,8 млрд. тенге, в т.ч. с предприятиями нефтегазового комплекса были заключены договоры на 3,1 млрд. тенге, из которых на 2,2 млрд. тенге — с национальной нефтегазовой компанией «КазМунайГаз». В 2006г. предприятие изготовило для «КазМунайГаза» 3 мобильных буровых установки МБУ-125 на 2 млрд. тенге.

Представитель департамента также сообщил, что АО «ПЗТМ» ведет переговоры с госбанком развития Казахстана по вопросу финансирования инвестиционного проекта «Создание машиностроительного производства на базе внедрения современных технологий и высокопроизводительного оборудования» стоимостью 615 млн. тенге. Одновременно завод ведет согласование еще по нескольким проектам, в т.ч. по созданию космического ракетного комплекса «Байтерек» и авиационного ракетно-космического комплекса «Ишим». Interfax, 17.1.2007г.

— Машиностроительный завод «Зиксто» (Петропавловск, Казахстан) в 2006г. произвел продукцию на 1,131 млрд. тенге, что 20,3% меньше, чем в 2005г., сообщили в департаменте предпринимательства и промышленности Северо-Казахстанской обл.

По словам представителя департамента, основной причиной снижения производства стало «изменение структуры заказов от основных потребителей услуг — ТОО «ТрансКом» и АО «Ремпуть». По итогам 2006г. портфель заказов завода составил 1,467 млрд. тенге. По данным на 15 янв. 2007г. на тек.г. заключено договоров на 1,019 млрд. тенге, из них по железнодорожному комплексу — на 979,4 млн. тенге.

Представитель департамента сообщил, что в дек. 2006г. завершена реализация инвестпроекта «Организация работы цеха по формированию колесных пар грузовых вагонов» стоимостью 4,8 млн.долл. Ввод цеха в эксплуатацию позволит обеспечить выполнение программ по разработке, освоению производства и сбыту колесных пар со сменной элементов грузовых вагонов всех типов. Годовая мощность цеха составляет 12 тыс.ед. колесных пар.

«Зиксто» специализируется на предоставлении услуг по осуществлению капитального ремонта грузового подвижного состава, в т.ч. нефтебензиновых цистерн, полувагонов, цементовозов, хоппиров-окатышевозов, платформ различных модификаций, а также на изготовлении продукции для нефтегазовой отрасли. Евразийская промышленная ассоциация (ЕПА) через ТОО «ТрансРемМаш» (входит в ЕПА) владеет 51% акций ОАО «Зиксто», 49% акций принадлежит национальной компании «Казахстан инжиниринг». Interfax, 17.1.2007г.

Канада

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Импорт машин и оборудования в Канаду, согласно данным Statistics Canada, в первые 7 месяцев текущего года сократился на 1,3% по сравнению с тем же периодом 2006г. В 2005г. и 2006г. он увеличился соответственно на 6,8 и 9,7%, достигнув в 2006г. 38,7 млрд. к. долл. (27 млрд. евро).

Значительное сокращение ввоза в янв. — июле 2007г. наблюдалось в секторе двигателей, турбин и оборудования для передачи электроэнергии (-13,1%), при этом закупки в ФРГ, например, выросли на 108%. Импорт металлообрабатывающих станков уменьшился на 8,6%, в т.ч. из ФРГ — на 13,4%.

Среди поставщиков машин и оборудования в Канаду с большим отрывом от конкурентов лидируют США, на долю которых в 2006г. пришлось 59% всего импорта. Второе место занимала ФРГ (7%) и третье — Япония (6,5%); в первые 7 месяцев

2007г. на втором месте оказалась Япония, ввоз из которой составил 1,7 млрд. к. долл. В значительных количествах поставляют машины и оборудование в Канаду также КНР, Великобритания, Италия, Республика Корея и Франция.

В целях повышения производительности труда в стране (она ниже, чем в США) и стимулирования модернизации производственных мощностей власти Канады, вероятно, продлят срок действия льготы, которая предусматривает освобождение от уплаты налогов при приобретении основных средств производства.

Однако канадские фирмы, судя по всему, не ропяются расширять импорт зарубежного оборудования. Как указано в газете The Globe and Mail, они скорее переведут часть мощностей в страны с более низкой заработной платой. Особенно в этом заинтересованы мелкие производители.

Осторожность в осуществлении инвестиций в оборудование связана также с ухудшившимися условиями для экспорта. Последний тормозится высоким курсом канадского долл. и низкой конъюнктурой в сфере жилищного строительства в США, которая может отрицательно сказаться на вывозе древесины из Канады. БИКИ, 22.11.2007г.

Катар

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Вторая по величине в Южной Корее компания Samsung Heavy Industries завершила строительство самого крупного в мире танкера для перевозки сжиженного природного газа. Заказчиком судна, резервуары которого имеют емкость в 266 тыс. куб.м. оказался Катар, который намерен использовать его для транспортировки энергосырья в США и страны Европы, сообщил представитель Samsung.

Тендер на строительство танкера стоимостью 290 млн.долл. состоялся в марте 2006г.

К 2010г. судостроители Samsung намерены поставить в Катар еще 10 судов такой емкости. Всего же Катар, являющийся крупнейшим в мире производителем сжиженного природного газа, заказал трем южнокорейским судостроительным компаниям 45 танкеров, каждый из которых способен перевозить свыше 200 тыс. куб м жидкого газа. Прайм-ТАСС, 11.7.2008г.

Китай

Машиностроение

В 2007г. сохраняло высокие темпы роста. Размер добавленной стоимости отрасли составил 1 трлн. 823,08 млрд. юаней (+26,86% относительно 2005г.), или 16,98% величины добавленной стоимости в целом по промышленности (против 16,29% в 2006г. и 15,8% в 2005г.).

В целом валовая продукция машиностроения в 2007г. составила 7 трлн. 304,05 млрд. юаней. (+32,03% относительно 2006г.). Объем реализации составил 7 трлн. 133,89 млрд. юаней (+31,86%). Рост производительности труда по машиностроению составил 25,8% (или 142,6 тыс. юаней на человека).

Средний уровень рентабельности по отрасли повысился по сравнению с 2006г. и составил 6,19% (против 5,71% в 2006г., и в 6,3%, 5,7% и 4,46% соответственно в 2003-05гг.). Темпы роста массы прибыли повысились до 40,26% (против 37,3% в

2006г. и +11,3% в 2005г.) и она оценивалась в 423,99 млрд. юаней.

Совокупный индекс экономической эффективности в отрасли составил 197,24 — на 21,92% пункта выше уровня 2006г.

В валовой продукции машиностроения доля вновь освоенных видов продукции составила 19,86% (против 19,05% в 2006г. и 17,08% в 2005г.) и их объем производства составил 1,45 трлн. юаней (+37,32%). При этом наиболее высокая доля вновь освоенных видов продукции в валовой продукции отрасли была в автомобилестроении — 52,34% (против 35,41% в 2006г. и 33,65% в 2005г.), или 1074,76 млрд. юаней, +95,15%, при росте валовой продукции автомобилестроения на 32%, или до 2 трлн. 53,42 млрд. юаней.

Станки

По оценке экспертов министерства торговли США, через шесть лет КНР станет крупнейшим в мире потребителем и импортером станков. В 2006г. ввоз станков и инструмента в эту страну составил 11,13 млрд.долл., увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 11,6% (прирост в 2005г. был больше). 49% импортированной в 2006г. продукции приходилось на металлорежущие станки и 16% — на кузнечно-прессовое оборудование (I — прирост по сравнению с 2005г., II — прирост в 2005г. по сравнению с 2004г.):

	млн. долл.	I (%)	II (%)
Металлорежущие станки	5476	18,3	6,1
Кузнечно-прессовое оборудование	1767	-5,3	20,4
Разливочные машины	322	26,7	13,6
Деревообрабатывающие станки	658	9,3	2,5
Зажимные приспособления для станков	245	18,1	20,9
Принадлежности для станков	590	0,2	32,6
УЧПУ для станков	853	16,4	1,4
Режущий инструмент	826	13,8	28,7
Измерительный инструмент	32	8,1	24,1
Абразивный и шлифовальный инструмент	368	11,8	18,1

В I кв. 2007г. импорт станков и инструмента в КНР увеличился по сравнению с тем же периодом 2006г. на 3% — до 2,47 млрд.долл. При этом ввоз металлообрабатывающих станков сократился на 3%, хотя по некоторым их видам наблюдался значительный прирост закупок. В частности, обрабатывающих центров было импортировано 3006 шт. на 403 млн.долл., что соответственно на 22,4 и 34,8% больше, чем в янв. — марте 2006г. Ввоз фрезерных станков с ЧПУ по количеству составил 563 шт., а по стоимости — 57 млн.долл., т.е. возрос на 67,6 и 44,3%.

Импорт металлорежущих станков в КНР в 2006г.

	шт.	% ¹	млн.долл.	% ¹
Токарные станки	15350	-9	634	12,6
Фрезерные станки	4782	-17,3	257	-14,9
Сверлильные станки	5102	-3,9	212	13,3
Рассточные станки	764	18	130	-12,3
Шлифовальные станки	15406	9,1	943	10,2
Станки специального назначения	9405	10,9	1221	55,8
Обрабатывающие центры	12412	20	1581	21,9

¹ Прирост по сравнению с 2005г.

Импорт металлорежущих станков и КПО в КНР в 2006г.

	млн.долл.	% ¹	% ²
Всего	7243	11,5	100
Япония	2450	10,4	33,8
Тайвань	1271	0,2	17,5
ФРГ	1062	-1,3	14,7

США	597	55,8	8,2
Респ. Корея	520	19,8	7,2
Италия	400	67,8	5,5
Швейцария	308	17,7	4,2
Великобритания	97	34,6	1,3
Сингапур	90	13,6	1,2
Франция	58	-16,1	0,8
Испания	49	49	0,7
Австрия	44	23,7	0,6
Таиланд	38	-4,2	0,5
Чехия	34	3,1	0,5
Россия	27	1,1	0,4
Бельгия	21	-37,3	0,3
Швеция	21	-25,5	0,3
Малайзия	19	17,7	0,3
Финляндия	13	8,1	0,2

¹ Прирост по сравнению с 2005г. ² Доля в общем импорте.

Импорт металлорежущих станков и КПО в КНР в I кв. 2007г., в млн. долл.

Металлорежущие станки		КПО
Всего	1128	375
Япония	388	105
ФРГ	242	53
Тайвань	181	96
Респ. Корея	84	40
Италия	57	25
США	40	18
Швейцария	44	8
Испания	13,4	0,13
Чехия	13,3	0
Сингапур	9,4	1,5
Великобритания	6,8	0,6
Франция	3,7	3,7
Австрия	6,2	1
Финляндия	0,2	6,5
Швеция	6	0,13
Россия	5,1	1
Таиланд	5,7	0,2
Бельгия	2,4	3,2
Австралия	2,8	0,03

Японские станки пользуются на китайском рынке большой популярностью как обладающие высоким качеством и менее дорогие, чем германские и американские. Хорошо продаются также тайваньские станки с ЧПУ японского производства, хотя их технический уровень считается средним. БИКИ, 12.1.2008г.

Общешаш

Компании, представляющие общее машиностроение КНР, являются в основном небольшими по размеру. По данным исследования, подготовленного экспертами Еврокомиссии ЕС, в 2005г. средний удельный оборот у частных фирм равнялся 4,9 млн.долл., совместных – 10,3 млн. и государственных – 8 млн. Доля последних в общем числе предприятий отрасли сократилась за 2002-06гг. с 36 до 11% (или до 3274 ед.), тогда как у совместных фирм этот показатель повысился с 13 до 17%, а у частных – с 51 до 72%.

Совокупные отгрузки компаний отрасли увеличились с 57,03 млрд.долл. в 2001г. до 230,34 млрд. в 2006г., возрастая ежегодно в среднем на 32%. В 2006г. доля в этих отгрузках совместных предприятий равнялась 28%, хотя они и составляли только 17% общего числа продуцентов в общем машиностроении; такой расклад объясняется либо более значительными размерами этих предприятий, либо/и более высокой производительностью труда их персонала. Удельный вес государ-

ственных фирм в общих отгрузках выразился в 17% и частных – в 55%.

Производительность труда на совместных предприятиях в 2005г. в 2 раза превышала данный показатель у госпредприятий и на 50% – у частных. В целом по отрасли производительность труда в 2002-06гг. возрастала ежегодно в среднем на 23%.

Число занятых (I; тыс.) и производительность труда (II; тыс.долл.) в общем машиностроении КНР

	I	II
2002г.	3975	19
2003г.	4508	23
2004г.	4750	29
2005г.	5335	34
2006г. ¹	5352	43

¹ Число занятых – на март, а стоимость рассчитана на данных за I кв.

Средняя норма прибыли в общем машиностроении КНР в 2005г. составила 6%, у совместных предприятий она равнялась 8%, частных – 5% и государственных (получающих значительные субсидии от государства) – 3%.

Прибыль на вложенный капитал у первой группы предприятий, в %

	I	II	III	IV
Средняя норма прибыли	5	5	5	6
Государственные предприятия	1	1	2	3
Совместные предприятия	9	9	8	8
Частные предприятия	5	5	5	5
Средняя прибыль на вложенный капитал	3	4	5	6
Государственные предприятия	1	1	1	2
Совместные предприятия	7	9	8	8
Частные предприятия	4	5	6	6

Примечание. I – 2002г., II – 2003г., III – 2004г., IV – 2005г.

На март 2006г. 23% действующих в китайском общем машиностроении компаний несли убытки, тогда как в 2005г. доля таких фирм составляла 14%. у госпредприятий данные показатели равнялись соответственно 37 и 28%, а у совместных – 30 и 19%.

Занятость в отрасли в 2002-06гг. в целом постоянно росла, увеличиваясь ежегодно в среднем на 7,7%. Однако на госпредприятиях число работающих за указанный период сократилось на 40%.

Внешняя торговля КНР продукцией общего машиностроения (товарные группы СМТК 72, 73 и 74) характеризуется превышением импорта над экспортом, причем если за 1996-2000гг. ввоз сократился, то в 2001-04гг. он увеличивался ежегодно в среднем на 28%.

Внешняя торговля КНР продукцией общего машиностроения,

	в млрд. долл.	
	Импорт	Экспорт
1996г.	25,7	4,5
2000г.	21,4	8,5
2001г.	25,9	10,2
2002г.	32,7	13
2003г.	43,9	18,5
2004г.	57,9	26,8
2005г.	73,7	35,4

Среднегодовой прирост экспорта продукции общего машиностроения из КНР в 2000-04гг. составил 33%, в результате чего коэффициент покрытия ввоза вывозом существенно увеличился: если в 1996г. он равнялся 18%, то в 2004г. – уже 46%, а в 2005г. – 48%. Дефицит в торговле Китая указанной продукцией сохранится до 2010г.

Наиболее крупной статьёй импорта является специализированное оборудование (СМТК 728); его доля в общем ввозе продукции общего машиностроения в 2004г. составила 26%. Значительное место в импортных закупках занимают также на-

сосы и компрессоры (9%), текстильное и кожевенное оборудование (9%), нагревательное и холодильное оборудование (8%), станки (8%).

В экспорте первые места по объему поставок принадлежат нагревательному и холодильному оборудованию (его удельный вес в общем вывозе в 2004г. равнялся 21%), насосам и компрессорам (13%), вентилям, кранам и клапанам (11%), подъемно-транспортному оборудованию (9%). Вывозимая продукция, как правило, не относится к категории высокотехнологичной и потому является относительно дешевой.

Экспорт продукции общего машиностроения из КНР стимулируется жесткой конкуренцией поставщиков на внутреннем рынке, вызванной чрезмерными капиталовложениями. Эксперты полагают, что чем ниже будут получаемые в данной отрасли прибыли, тем большее число китайских производителей станет ориентироваться на внешний рынок. БИКИ, 22.12.2007г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Согласно статистике Главного таможенного управления КНР, начиная с начала этого года в Китае наблюдался неуклонный и значительный рост экспорта судов. За первые 7 месяцев с.г. общий объем экспорта судов в Китае достиг 10,58 млрд.долл. США, что на 61,6% больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г.

Согласно статистическим данным, 90% экспорта — продукция толлингового производства. Евросоюз, АСЕАН и Сянган стали крупнейшим экспортным рынком страны. Контейнеровозы, суда для перевозок жидких и сыпучих грузов — основные типы экспортных судов.

В мире наступил «золотой век» судостроительного рынка. Обладая в этой области преимуществами в плане цены рабочей силы, судостроительных технологий и инфраструктуры, китайские судостроительные предприятия получили крупный заказ. Однако повышение себестоимости производства и отсталость смежных отраслей судостроительной промышленности становятся важными факторами, препятствующими развитию судостроения Китая. Синьхуа, 15.10.2008г.

— В янв.-авг. этого года объем экспорта через КПП Шанхая в рамках подрядного строительства за рубежом составил 2,86 млрд.долл. США, что в 2,4 раза больше по сравнению с тем же периодом пред.г.

По данным таможенной службы мегаполиса, главными рынками шанхайского экспорта стали Индия, страны АСЕАН, Африки и другие развивающиеся страны: на их долю приходилось 70,4% (2,01 млрд. долл) общего объема экспорта через КПП Шанхая за первые 8 месяцев года. В частности, объем экспорта в Индию составил 680 млн. долл, с приростом на 93,7%, АСЕАН — 670 млн.долл. (рост — в 2,7 раза), страны Африки — 660 млн.долл. (рост — в 2,2 раза).

Главными статьями вывоза из Шанхая стала продукция машиностроения и электроники. Синьхуа, 4.10.2008г.

— В 2007г. в Китае было выпущено 123 тыс. металлорежущих станков с цифровым программным управлением, таким образом, на 3г. раньше срока была достигнута цель довести ежегодный выпуск этой продукции до 100 тыс., предусмотренная 11 пятилетним планом социально-экономического

развития КНР. По объему ежегодного выпуска станков с ЦПУ Китай занимает первое место в мире. Об этом сообщили на 5 Китайской выставке станков с ЦПУ.

По сообщению Китайского общества станкоинструментальной промышленности, в 2001 — 2007гг. в стране было выпущено 2,74 млн. металлорежущих станков, в т.ч. число станков с ЦПУ составило 400 тыс. Рыночная загруженность станков с ЦПУ отечественного производства повысилась с 21% в 2000г. до 48% в 2007г. Синьхуа, 24.4.2008г.

— Согласно данным, опубликованным 9 апр. министерством коммерции КНР, в I кв. текущего года в Китае объем экспорта и импорта машиностроительной и электротехнической продукции достиг 306,64 млрд.долл. США, увеличившись на 20,3% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Экспорт составил 181,37 млрд.долл. (прирост на 23,1%), импорт — 125,27 млрд.долл. (прирост на 16,4%). Внешнеторговый оборот высокотехнологичной продукции составил 172,85 млрд. долл, увеличившись на 15,5%/экспорт- 92,74 млрд. долл, импорт — 80,11 млрд. долл). Синьхуа, 10.4.2008г.

— 16 марта крупный контейнеровоз «Чжунъюань-Кавасаки» вышел из порта Баошань г.Шанхая и отправился в пробное плавание по реке.

Это гигант-судно, построенное Наньтунской совместной судостроительной корпорацией с участием капиталов Китайской компании океанских перевозок и Японской компании «Кавасаки дзюкогий», способно вместить 10 тыс. стандартных контейнеров. Новый контейнеровоз имеет 348,5 м. в длину, 45,6 м. в ширину. «Женьминь Жибао», 17.3.2008г.

— Китай впервые примет участие в 10 Азиатско-Тихоокеанской выставке судостроения и морских технологий в качестве почетного гостя. Об этом стало известно в Китайской торговой палате по импорту и экспорту машиностроительной и электротехнической продукции.

Китайская делегация включает представителей более чем 40 отечественных предприятий, сообщили в палате, выразив надежду, что выставка будет способствовать росту экспорта китайских негосударственных судостроительных предприятий.

10 Азиатско-Тихоокеанская выставка судостроения и морских технологий пройдет 26–28 марта в Сингапуре. В ней примут участие 300 предприятий из 28 стран и регионов мира. Выставка проводится с 1990г. раз в два года. Синьхуа, 16.3.2008г.

— Общий тоннаж построенных в Китае в прошлом году судов достиг 18,93 млн. т., составив 23% мирового объема судостроения, что на 4% пункта выше показателя пред.г.

Как сообщили в Государственном комитете по делам развития и реформ КНР, в 2007г. Китай по-прежнему стоял на третьем месте в списке мировых судостроительных гигантов, уступая лишь Республике Корея и Японии, причем отставание Китая от них заметно уменьшилось.

В прошлом году 80% судов были построены по зарубежным заказам, объем экспорта составил 12,24 млрд.долл. США. Китайские суда поставлялись в 151 страну и регион мира. Синьхуа, 3.3.2008г.

— К 2010г. страна будет в состоянии ежегодно создавать суда общим тоннажем 21 млн.т., такой

прогноз содержится в докладе, обнародованном на днях Государственным морским управлением.

В нем сообщается, что к 2010г. отечественное судостроение будет в состоянии собственными силами разрабатывать и строить суда и морскую технику, оснащенные высокотехнологичным оборудованием. Суда отечественного производства будут находиться на передовом мировом уровне, конкурентоспособность основных судоверфей будет заметно выше, доля страны в мировом судостроении увеличится с 18 до 25 и более процентов. К 2020г. Китай выйдет в число мировых лидеров по уровню технологий и потенциалу самостоятельных инноваций в сфере судостроения, отмечается в докладе. Синьхуа, 25.2.2008г.

— В 2007г. судостроительные предприятия Китая получили новые заказы на сооружение судов общей грузоподъемностью в 98,45 млн.т., что выросло на 132% по сравнению с показателем 2006г. По количеству новых заказов Китай занял первое место в мире.

На долю Китая приходится половина новых заказов на строительство судов на мировом рынке.

Согласно сообщению, опубликованному на сайте Комитета оборонной науки, техники и промышленности Китая, статистические данные исследовательского института Великобритании свидетельствуют, что по объемам выполненных заказов на построение судов в 2007г. 15 китайских судостроительных предприятий вошли в список 50 самых сильных судостроителей мира, или на 4 больше, чем в 2006г.; по количеству полученных новых заказов на сооружение судов в тот список были включены 23 китайских предприятия (на 3 больше, чем в 2006г.).

По итогам 2007г. валовая промышленная продукция, выполненная 1059 сверхмасштабными судостроительными предприятиями страны, составила 256,3 млрд. юаней, увеличившись на 53% по сравнению с показателем 2006г.; добавленная стоимость промышленной продукции достигла 68,3 млрд. юаней с приростом на 70%. «Женьминь Жибао», 14.2.2008г.

— В Китае расширяется масштаб проведения международных тендеров в области машиностроения и электроники. По данным министерства коммерции КНР, в 2007г. в этой области были предоставлены на международные тендеры 13 тыс. проектов сотрудничества, общая стоимость подписанных контрактов достигла 25 млрд.долл. США.

Как сообщили в министерстве, правительство продолжит поддержку проведения международных тендеров с тем, чтобы посредством такой коммерческой деятельности ускорилось развитие национальной индустрии машиностроения и электроники. Синьхуа, 7.2.2008г.

— В китайском г.Нанкин на верфи Джинлинг прошла церемония «крещения» нового теплохода-контейнеровоза «Аргунь», построенного по заказу Дальневосточного морского пароходства (ДВМП), сообщила пресс-секретарь судоходной компании Лина Шарова.

Контейнеровоз «Аргунь» — шестой по счету теплоход, построенный на верфи Джинлинг по заказу ДВМП. Пять однотипных контейнеровозов, сошедших ранее со стапелей этого предприятия, трудятся на международных судоходных линиях. Суда типа «Аргунь» имеют высший класс автома-

тизации, предусматривающий безвахтовый режим работы в машинном отделении. Они оснащены двумя 40-тонными электрогидравлическими кранами, мощной энергетической установкой.

ДВМП имеет два крупных контракта на строительство судов в Китае. На верфи Джинлинг в г.Нанкин предусмотрено построить девять контейнеровозов. Все суда данного проекта имеют высший класс автоматизации, предусматривающий безвахтовый режим обслуживания машинного отделения. Четыре теплохода-балкера по заказу пароходства построят на верфи китайского г.Ухань. Суда, каждое дедвейтом 57 тыс.т., будут работать на перевозке насыпных грузов.

Третий крупный контракт пароходство заключило с судоверфью Stocznia Szczecinska Nowa в г.Щецине. «Польский контракт» ДВМП предусматривает строительство семи судов-контейнеровозов. Только в 2006г. Дальневосточное морское пароходство инвестировало на строительство и приобретение судов 270 млн.долл. Ожидается, что до 2009г. компания потратит на эти цели еще 400 млн.долл. РИА «Новости», 7.2.2008г.

— В 2007г. в Китае общий объем импорта и экспорта продукции машиностроения и электроники достиг 1 трлн. 200 млрд.долл. США, что на 223 млрд.долл. или 22,8% больше по сравнению с 2006г.

Как уточнили в Торговой палате по машиностроению и электронике КНР, объем экспорта за год достиг 701,45 млрд.долл. при увеличении на 27,7%. По сравнению с 2006г. темпы роста оказались на один процент ниже, однако в китайском экспорте в 2007г. доля машиностроения и электроники увеличилась на 0,9% и достигла 57,6%. Эксперты не исключают, что при сохранении таких темпов роста Китай обгонит США — второго крупнейшего экспортера продукции машиностроения и электроники в мире.

Объем импорта за год возрос на 16,7% до 499 млрд.долл. Доля отрасли в китайском импорте понизилась на 1,8% до 52,2%

На 2008г. общий объем импорта и экспорта продукции машиностроения и электроники прогнозируется на уровне 1,45 трлн. долл. Синьхуа, 2.2.2008г.

— Брянский машиностроительный завод сдал заказчику — судоверфи из г.Чжоушань (провинция Чжецзян, Китай) пятицилиндровый суперкомпактный малооборотный судовый двигатель ДБ72 0801 (по классификатору MAN B&W 5S50 MC-C) мощностью 10 740 л. с. По словам главного инженера производства дизелестроения БМЗ Юрия Демидова, в текущем году четыре китайские судоверфи стали заказчиками брянских двигателей. Всего БМЗ изготовит 12 машин. Испытания дизеля ДБ72 0801, предназначенного для Zhejiang Zhenghe Shipbuilding, проходили при участии представителей заказчика и классификационного общества LR (Lloyds Register, Великобритания).

После ревизии двигателя, показавшей, что все узлы соответствуют требуемым параметрам, подписан протокол испытаний. Двигатель отправят заказчику в разобранном виде. ДБ72 отличается от других модификаций меньшим числом цилиндров. Это супердлинноходовая, т.е. пониженной оборотности, машина, что хорошо сказывается на ходовых качествах судна. ДБ72 обеспечивает уровень выбросов ниже предельно допустимых кон-

центраций, установленных Международной организацией судоводителей. Metalinfo.ru. RosInvest.Com, 1.2.2008г.

– Уровень самообеспечения механическим оборудованием в Китае превысил 82%. Об этом сообщили в Китайской федерации машиностроительной промышленности. В 2001г. уровень самообеспечения механическим оборудованием в Китае составил 71%. Синьхуа, 22.1.2008г.

– По данным Комитета оборонной науки, техники и промышленности КНР, в 2007г. Китай, обогнав Республику Корея, вышел на первое место в мире по полученным заказам на производство гражданских судов общим тоннажем более 70 млн. т. Синьхуа, 8.1.2008г.

– В качестве 3 крупнейшего в мире производителя судов Китай может к 2010г. увеличить свою долю на мировом рынке судостроения до одной четверти. Об этом сообщили на презентации Шанхайской международной выставки оборудования и технологий судостроения-2008.

Как сообщил представитель Китайской ассоциации предприятий судостроительной промышленности Ян Синьфа, Китай уже на протяжении 12 лет занимает 3 место в мире по объему строительства судов. В 2006г. в Китае были построены суда общим тоннажем 14,4 млн.т., что составило одну пятую мирового объема производства судов.

При стремительном развитии мирового судостроения потенциальные возможности развития судостроения в Китае очень велики, считает Ян Синьфа. В Китае насчитывается более 3 тыс. судостроительных предприятий, в т.ч. 431 крупное и среднее. Выставка пройдет с 28 по 30 июля 2008г. Синьхуа, 10.12.2007г.

– КНР занимает четвертое место в мире по выпуску машин и оборудования (после США, ФРГ и Японии). В 2006г. стоимость продукции китайского машиностроения составила 150 млрд. юаней, что на 22% больше, чем в пред.г. Согласно оценке отраслевой ассоциации China Machinery Industry Federation, в 2007г. данный показатель увеличится на 25%, причем в ряде отраслей (в строительном и химическом машиностроении, а также в выпуске горнодобывающей техники) ожидаются значительно более высокие темпы роста.

В текущем десятилетии особенно быстро в КНР растет спрос на металлорежущие станки и КПО. По оценке Союза немецких станкостроительных компаний (Verein Deutscher Werkzeugmaschinen-fabriken), в 2006г. продажи продукции станкостроения на китайском рынке равнялись 10 млрд. евро (21% мировых продаж); согласно другой оценке, данный показатель составлял 12 млрд. евро.

60% потребностей китайских предприятий в станках и КПО удовлетворяется за счет импортной продукции. Прежде всего, это касается систем управления и различных узлов для оборудования с ЧПУ, а также высокопрецизионных и высокопроизводительных станков.

КНР является одним из ведущих мировых импортеров машин и оборудования, а в текущем десятилетии быстро расширяет и экспортные поставки указанной продукции.

Основными поставщиками продукции машиностроения в КНР являются ведущие промышленно развитые страны, прежде всего ФРГ. БИ-КИ, 4.12.2007г.

– Китайско-российский центр сотрудничества в области судовой и морской техники недавно учрежден в Харбинском политехническом университете в провинции Хэйлунцзян (Северо-Восточный Китай). Это первая в Китае структура научно-технического сотрудничества с Россией в данной области.

По словам заместителя руководителя центра Чжао Литао, ориентируясь на нужды всей страны, центр готов активизировать обмен и сотрудничество провинции Хэйлунцзян и соответствующих организаций страны с Россией и Украиной в сфере судовой и морской техники.

В последние годы Харбинский политехнический университет, являющийся одним из ведущих вузов Китая в области океанических технологий установил с ними взаимодополняемые и обоюдо-выгодные партнерские отношения с образовательными и научно-исследовательскими учреждениями России и Украины. Синьхуа, 29.11.2007г.

– Самое большое и мощное в Китае спасательное судно на днях построено в южно-китайском г. Гуанчжоу (пров. Гуандун, Южный Китай). Оно будет передано в распоряжение Управления по спасению на водах Южно-Китайского моря при министерстве путей сообщения КНР.

Спасательное судно под названием «Наньхай Цзю-101» отличается от уже имеющихся в Китае судов подобного назначения своими размерами, крупной мощностью (14 тыс. квт.), остойчивостью (способностью сохранять равновесие), наиболее современным оснащением и многофункциональностью в плане спасения. В отличие от построенных ранее спасательных судов на носу судна оборудована взлетно-посадочная площадка для спасательного вертолета типа S76.

Корабль «Наньхай Цзю-101» стоимостью в 260 млн. юаней (35 млн.долл. США) спроектирован Шанхайским проектно-исследовательским институтом судостроения и построен судостроительной компанией «Хуанпу» г. Гуанчжоу при Китайском объединении судостроительной промышленности.

Министерство путей сообщения КНР намерено построить еще 2 аналогичных судна. Синьхуа, 20.11.2007г.

– Шэньянская компания тяжелого машиностроения на днях подписала с Казахстаном строительный контракт стоимостью 20 млн. евро. В ближайшие 2г. она построит в Казахстане линию по производству цемента мощностью 400 тыс.т. в год. В последние годы компания уделяет большое внимание развитию производства комплектного оборудования и активно осваивает мировой рынок. Стоимость последнего заказа побила рекорд в истории компании. Синьхуа, 30.10.2007г.

– По мере непрерывной оптимизации структуры экспортной продукции Китая повышается доля машиностроительной и электронной продукции с высокой добавленной стоимостью. По последним статистическим данным китайской таможни, в первые три квартала тек.г. объем экспорта продукции машиностроения и электроники составил 497,23 млрд.долл. США, рост на 28% по сравнению с тем же периодом пред.г. 56,6% от общего объема экспорта страны.

Объем экспорта новой высокотехнологической продукции составил 244,28 млрд.долл. рост на

24,8% или 28% от общего объема внешнеторгового экспорта страны.

Согласно статистике таможи, в янв.-сент. 2007г. лидирующее место занял экспорт машиностроительной и электронной продукции, ускорились темпы экспорта текстиля, одежды и мебели. Среди традиционных товаров массового потребления объем экспорта одежды и аксессуаров составил 85,57 млрд.долл., увеличившись на 23%; текстильной пряжи и текстиля — 1,09 млрд.долл. (рост на 14,2%).

Среди импортных товаров, в первые три квартала объем импорта первичной продукции составил 173,38 млрд.долл. (рост на 22,4%) и составил 25% от общего объема импорта за аналогичный период. Объем импорта готовой промышленной продукции достиг 519,21 млрд.долл. (рост на 18,1%) и составил 75% от общего объема импорта страны в тот же период. Объем импорта продукции машиностроения и электроники составил 360,51 млрд.долл. (рост на 16,1%), было ввезено 221 тыс. автомашин (рост на 35,4%). «Женьминь Жибао», 15.10.2007г.

— Океанское судно системы космического слежения нового типа, проект которого был полностью разработан китайскими кораблями, 29 сент. на Цзяннаньской судовой верфи в Шанхае был передан его заказчику — Китайскому бюро по измерению и управлению полетами спутников. Построение и сдача в эксплуатацию этого крупного океанского судна системы космического слежения на мировом передовом уровне свидетельствуют о повышении китайской способности слежения и управления полетами космических аппаратов на море.

Новое судно водоизмещением в 25000 т. оснащено необходимым комплексом новейшего навигационного и специального оборудования, что позволит им решать весь комплекс задач, включая контроль, связь и метеорологию.

Судно, которое обладает высокой ветроустойчивостью, способно противостоять штормам силой в 12 баллов и плавать в любых морских акваториях в пределах 60 градусов южной и северной широты. «Женьминь Жибао», 30.9.2007г.

— 25 сент. на проходящих в г. Ухань (пров. Хубэй, Центральный Китай) 8 Китайской международной ярмарке продукции машиностроения и электроники и 9 Уханьской торгово-экономической ярмарке были заключены 12 контрактов по проектам в сфере производства автозапчастей, судостроения и оптико-электронной промышленности. Дневной объем сделок достиг 1,02 млрд.долл.

Из 12 проектов, по которым заключены вчера контракты о сотрудничестве, 5 контрактов стоимостью 335 млн.долл. связаны с импортом продукции, 7 контрактов общей стоимостью 689 млн.долл. — с экспортом. Автомобильная компания «Шэньлун» будет заказывать запасные части к автомобилям стоимостью 200 млн.долл. у французской компании «Пежо-Ситроен», а Китайское судостроительное объединение «Чанцзян» поставит немецким партнерам 4 многоцелевых грузовых судна. Синьхуа, 26.9.2007г.

— Китай уверенно удерживается в тройке крупнейших мировых судостроителей: в 2006г. в мировом объеме судостроения его доля достигла 22%, а по объему портфеля заказов он впервые превысил

Японию. Эти данные были приведены на проходящем в Ухане форуме по вопросам развития мирового судостроения.

Замминистра коммерции КНР Вэй Цзяньго напомнил, что по выпуску судов Китай занял третье место еще в 1994г. — с очевидным, однако, отставанием от мировых судостроительных лидеров — Японии и Республики Корея. В последующие 12 лет стране, неизменно удерживавшейся на третьем месте, удалось постепенно сократить этот разрыв.

В годы предыдущей пятилетки (2001-05гг.) объемом судостроения увеличивался ежегодно в среднем на 28%, при этом в последние годы темпы роста достигли 37%. В прошлом году общий тоннаж поставленных на экспорт судов составил 11,71 млн.т., а стоимость экспорта преодолела рубеж 8 млрд.долл. США. Суда китайского производства поставляются более чем в 100 стран и районов.

Как отметил замминистра, китайские судовой верфи справляются с проектированием и постройкой практически всех основных типов судов, включая танкеры, сухогрузы и контейнеровозы. В 2006г. три судовой верфи вошли в мировую десятку, а 15 — в число 50 крупнейших верфей мира. Синьхуа, 24.9.2007г.

— В последние два года в Китае провели проверку 1050 судовой верфей, из них 457 были закрыты; завершена реконструкция 511, остальные 82 реконструируются. Об этом стало известно на состоявшемся на днях Всекитайском рабочем совещании по морским делам-2007.

В результате быстрого развития экономики в Китае резко растет спрос на суда, что привело к появлению в некоторых районах страны низкокачественных судов. По словам представителя Управления по морским делам при министерстве путей сообщения КНР, судовой верфи, которые строят низкокачественные суда, оказывают огромное негативное влияние на водный транспорт и судостроительную промышленность страны, кроме того, низкокачественные суда представляют большую угрозу безопасности водного транспорта.

В связи с этим министерство путей сообщения и другие компетентные ведомства подписали в апр. 2005г. специальный проект по борьбе с некачественными судами, согласно которому в стране развернута кампания по упорядочению судостроительной промышленности. Синьхуа, 20.9.2007г.

— 12 сент. танкер тоннажем в 300 тыс.т. «Звезда Янцзы» причалил к пристани «Наньцзян-1» Тяньцзиньского порта. Это свидетельствовало, что Тяньцзиньский порт в основном способен принимать суда водоизмещением 300 тыс.т. Тяньцзиньский порт — самый крупный комплексный порт в Северном Китае. В конце августа была завершена реконструкция и сдана в пробную эксплуатацию пристань «Наньцзян-1» в этом порту.

Теперь глубина в районе переднего края причала достигает 18,8 м., что позволяет принимать суда водоизмещением 300 тыс.т. при неполной загрузке. Успешная реализация данного проекта, объем капиталовложений в который составил 35 млн. юаней (1 долл. США=7,5169 юаня), позволит этому северо-китайскому порту дополнительно увеличить пропускную способность на 2 млн. т. В этом году грузооборот порта превысит 300 млн. т. «Женьминь Жибао», 13.9.2007г.

— В 2006г. доходы немецкой корпорации «Сименс» от хозяйственной деятельности в Китае пре-

высили 50 млрд. юаней (1 долл. США = 7,54 юаня). Китай стал важным звеном в цепи мирового производства этой корпорации.

Приход «Сименса» на китайский рынок начался с 1872г., сообщил заместитель президента компании «Сименс-Китай» Ван Сяобай на проходящей в Шэньяне 6 Китайской международной ярмарке машиностроительного оборудования. По его словам, «Сименс» открыл в Китае более 70 заводов и 60 представительств, где заняты 43 тыс.чел. По количеству работников «Сименс» находится в первых рядах среди транснациональных корпораций в Китае, при этом большинство его работников составляют китайцы.

В Китае действуют предприятия и исследовательские центры «Сименса» в области выработки электроэнергии, коммуникаций, медицинского оборудования, информатики, светотехники и бытовых электроприборов. В этих центрах работают свыше 2500 инженеров. На 2005г. корпорация получила более 1000 патентов в Китае, годовой объем ее закупок в стране превысил 5 млрд. юаней. Синьхуа, 6.9.2007г.

– На проходящей 3 Ярмарке Северо-Восточной Азии предприятия Северо-Восточного Китая по производству оборудования привлекают особое внимание зарубежных коммерсантов, сказал гендиректор цзилинской машиностроительной компании «Жуйда» Лю Фуи, участвующий в ярмарке.

Как он сообщил, в последние годы в его компании неуклонно растет количество зарубежных заказов. По статистике Канцелярии Госсовета КНР по возрождению Северо-Восточного Китая, в 2006г. валовая продукция предприятий по производству оборудования северо-восточных провинций выросла более чем на 30%. С начала реализации стратегии возрождения старых промышленных баз Северо-Восточного Китая успешно реализовался целый ряд проектов в области производства оборудования, благодаря чему значительно повысились технический уровень и инновационная способность местных предприятий. Шэньянская и Даляньская станкостроительные компании вошли в мировую десятку станкостроительных предприятий-гигантов. Харбинское объединение по производству крупного оборудования для электростанций поставляет свою продукцию в зарубежные страны.

Как сообщается, в ярмарке участвуют более 500 представителей правительственных структур и коммерсантов из России. Они обсудят вопросы сотрудничества с северо-восточными предприятиями по производству оборудования. Синьхуа, 4.9.2007г.

– В Китае продолжается быстрое развитие судостроения: в I пол. тек.г. тоннаж построенных судов достиг 7,55 млн.т., увеличившись на 43% по сравнению с тем же периодом пред.г. На долю Китая приходится почти одна пятая мирового показателя.

Согласно информации из Канцелярии по управлению судостроительной отраслью Комитета оборонной науки, техники и промышленности КНР, в янв.-июне этого года судостроительная отрасль страны получила заказы на строительство судов общим тоннажем 42,62 млн. т. с приростом на 165% по сравнению с аналогичным прошлогодним показателем, комплексный индекс экономи-

ческой эффективности отрасли достиг 189 пунктов (рост на 37 пунктов).

3 китайских судостроительных предприятия вошли в список 10 крупнейших в мире судостроителей. Синьхуа, 1.9.2007г.

– В текущем десятилетии основные показатели развития китайского рынка металлообрабатывающего оборудования (МОО) характеризуются следующими данными (млн. евро; исключая части и принадлежности). КНР является крупнейшим мировым потребителем МОО; на эту страну приходится более 20% мировых продаж станков и КПО. По оценке VDMA, в 2006г. видимое потребление продукции станкостроения в КНР равнялось 10,1 млрд. евро, что на 19,1% превышает уровень предыдущего года. По оценке отраслевой ассоциации China Machine Tool and Tool Builders Industry Association (СМТВА), в ближайшей перспективе ежегодный прирост спроса на станки и КПО в КНР составит 10-15%. Особенно быстро в стране растет спрос на оборудование с ЧПУ типа CNC.

60% видимого потребления металлообрабатывающего оборудования в КНР приходится на долю импортной продукции, при чем доля ФРГ в китайском импорте в 2006г. равнялась 14,9%. По мнению президента германской компании Trumpf, наиболее прочные позиции китайские компании занимают на рынке сверлильных и фрезерных станков. В то же время их оборудование существенно уступает аналогам западных компаний по точности и скорости обработки. Лишь немногие предприятия КНР располагают возможностями для выпуска лазерной техники.

Крупнейшей станкостроительной компанией КНР является Shenyang Machine Tool Group; большое внимание уделяется расширению кооперации с западными, особенно немецкими, фирмами. В 2004г. китайская компания установила контроль над немецкой фирмой Schiess AG. В ФРГ ведется сооружение совместного конструкторского центра, а в КНР – контрольно-измерительного центра.

Большое внимание Shenyang Machine Tool Group уделяет проведению НИОКР, которые ведутся в четырех научно-исследовательских центрах. Ежегодные расходы на НИОКР у этой компании составляют 4-5% оборота; в то же время в общей численности занятых (15 тыс.) на долю инженеров приходится лишь 9%.

В 2006г. оборот Shenyang Machine Tool Group равнялся 0,8 млрд. евро (в 2004-05гг. – соответственно 0,4 и 0,6 млрд.). В 2006г. компания изготовила 75 тыс. станков, в т.ч. 15 тыс. с ЧПУ типа CNC.

Вторым китайским продуцентом металлорежущих станков является компания Dalian Machinery Group. В 2007г. компания предполагает изготовить 83 тыс. станков, в т.ч. 29 тыс. с ЧПУ типа CNC, а оборот должен превысить 1 млрд. евро. БИКИ, 11.8.2007г.

– Крупнейший в Китае сверхкритический паротурбинный генератор мощностью 1 млн. квт. создан на Харбинском электромашиностроительном заводе Харбинского объединения по производству оборудования для электростанций. Фактическая мощность генератора достигает 1,1 млн. квт., что не имеет аналогов в стране.

В 2005г. завод заимствовал из Японии технологии изготовления подобной продукции. За 2г. специалисты завода на основе зарубежных техноло-

гий успешно разработали соответствующую отечественную продукцию. Заместитель главного инженера завода Ван Яньбинь сказал, что доля отечественных деталей на производстве энергоагрегатов большой мощности в Китае составляет 80%. Синьхуа, 7.8.2007г.

— Первый в Китае кольцевой подъемный кран отечественного производства (190+190 т.) на днях прошел экспертизу и приемку в г.Тайюань пров.Шаньси и будет использован на стройке объектов в рамках расширения второй очереди Циньшаньской атомной электростанции (АЭС) в юго-восточной пров.Чжэцзян.

Новый подъемный кран был разработан и изготовлен Тайюаньской корпорацией тяжелого машиностроения.

По сравнению с импортным кольцевым подъемным краном, использованным для объектов в рамках 1 и 2 очередей строительства АЭС «Циньшань», новая машина китайской разработки позволит сэкономить треть денежных расходов. «Женьминь Жибао», 2.8.2007г.

— Мировой лидер по производству и обслуживанию лифтов компания OTIS в северо-китайском портовом г.Тяньцзинь создала крупнейшую в мире производственную базу. Новый проект реализуется в новом городском приморском районе «Биньхай» и занимает 140 тыс.кв.м. Он располагает годовой мощностью для выпуска 20 тыс. лифтов и 50 тыс. буксировщиков.

Как сообщили в руководстве компании OTIS, новая база нацелена на разработку подъемно-транспортного оборудования с применением высоких технологий, для которого характерны экологическая безопасность, экономия энергии и высокая эффективность. На Китай приходится 20% мирового количества эксплуатируемых в новых зданиях лифтов. Годовой объем китайского рынка лифтов составляет 93 тыс.ед.

Компания OTIS является крупнейшим в мире производителем лифтов, а также предоставляет услуги по обслуживанию лифтовых устройств, эскалаторов и тралаторов. Компания предлагает свою продукцию и услуги более чем в 200 странах и обслуживает 1,9 млн. лифтов и 130 тыс. эскалаторов по всему миру. Она является также крупнейшим в Китае производителем лифтов и эскалаторов и агентом по их обслуживанию. Синьхуа, 20.7.2007г.

— На днях на Даляньском заводе по производству дизельных двигателей для судов успешно создан самый мощный в стране дизельный двигатель — 49 680 л. с. (36550 квт.). Китай вслед за Японией и Республикой Корея вошел в число стран, способных производить дизельные двигатели единичной мощностью в 50 тыс. лошадиных сил.

Длина нового двигателя — 15,6 м., высота — 12,4 м., вес — 1253 т. Им будет оснащен контейнеровоз, рассчитанный на 4250 контейнеров и выпускаемый заводом судостроительного объединения «Тайпиньян» («Тихий океан»).

До этого на даляньском заводе также был создан дизельный двигатель мощностью 34 650 лошадиных сил (25480 квт.), которым будут оснащены отечественные танкеры водоизмещением 300 тыс.т. Синьхуа, 3.7.2007г.

— 21 июня Нанкинский судостроительный завод «Цзиньлин» спустил на воду грейлерное судно водоизмещением 10 тыс.т., построенное для швед-

ского заказчика. Общая длина судна — 187 м., грузоподъемность — 11,3 тыс.т. Оно, предназначенное главным образом для перевозки рулонной бумаги и прицепов, может плавать в акватории, где образовался ледяной покров, при температуре 35 градусов ниже нуля. «Женьминь Жибао», 22.6.2007г.

— НПО «Интеграл» заключило контракт на поставку продукции в Китай на 500 тыс.долл. Таков один из итогов участия белорусской делегации в 18 Международной торгово-экономической ярмарке в Харбине.

О работе нашей делегации на этой престижной экспозиции шла речь сегодня на заседании белорусской части белорусско-китайской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. Мероприятие прошло под председательством руководителя белорусской части комиссии, председателя Комитета госконтроля Зенона Ломатя. Участие в нем принял первый вице-премьер Владимир Семашко.

Всего в Харбинской выставке участвовали 84 белорусских предприятия и организации министерств промышленности, архитектуры и строительства, образования, Национальной академии наук, Госкомитета по науке и технологиям и других ведомств. По итогам ее работы достигнута договоренность об организации в этом году визита деловых кругов провинции Хэйлунцзян в Беларусь. В Харбине планируется создать белорусско-китайский центр по сотрудничеству в области с/х машиностроения, а также научно-технический учебно-производственный центр с участием Хэйлунцзянского химико-технологического института и научных учреждений Беларуси на базе открытого в авг. 2005г. Химико-технологического центра малотоннажных композиционных материалов с участием Института химии новых материалов НАН Беларуси. Беларусь и Китай намерены изучить возможность организации сборочного производства комбайнов с участием «Гомсельмаша».

На Харбинской выставке белорусская национальная экспозиция располагалась на 360 кв.м закрытой и 100 кв.м открытой выставочной площади. Впервые на ней был представлен трактор «Беларус-1521» с китайским двигателем и комплектующими китайского производства, который вызвал большой интерес участников и посетителей выставки. БЕЛТА, 22.6.2007г.

— Вступление КНР в ВТО способствовало увеличению влияния глобализации на структуру промышленности страны. В 2005г. в отраслевой структуре промышленного производства КНР на машиностроение приходилось 30% совокупного объема произведенной продукции в стоимостном выражении. В 2002-05гг. в объеме производства промышленной продукции КНР заметно увеличилась доля черной металлургии (с 6,2 до 8,9%), уменьшилась доля легкой (с 10,3 до 8,4%) и пищевой промышленности (с 9,7 до 8,1%). Доли машиностроения, электроэнергетики и цветной металлургии, топливной промышленности практически не изменились, тогда как удельный вес химической промышленности, лесопромышленного комплекса и промышленности строительных материалов сократился.

Наибольший удельный вес (35%) в объеме машиностроительного производства имеет электронная промышленность, за которой следуют

транспортное машиностроение (более 20%) и электротехническая промышленность (18%). При этом за 2002-05гг. доля электроники выросла на 3 пункта, повысилась доля общего машиностроения и, незначительно, приборостроения, тогда как удельный вес электротехнической промышленности, специального и, особенно, транспортного машиностроения снизился.

На машиностроение приходится свыше 25% всех инвестиций в основные фонды промышленности (без электроэнергетики). Еще более существенна доля машиностроения в объеме промышленных НИОКР. В частности, на него приходится 35% общего научно-технического персонала в обрабатывающей промышленности и 36% ученых и инженеров (данные China Statistical Yearbook on Science and Technology 2005).

Факторами, обуславливающими структурные сдвиги в промышленности КНР (динамичный рост выпуска машиностроительной и металлургической продукции, снижение доли легкой и пищевой промышленности), являются масштабные инвестиции и развитие инфраструктуры, что стало возможным благодаря целенаправленной государственной политике.

Опираясь на такие исторические предпосылки, как значительный внутренний рынок и дешевая рабочая сила, правительство Китая создало благоприятные условия для вложения капиталов, установив единую долгосрочную стратегию социально-экономического развития, обеспечив преемственность экономического курса и стабильность социально-экономической ситуации в стране, открытость миру при отстаивании насущных и перспективных экономических интересов страны.

Поступление капитала из-за рубежа началось после 1978г., когда Китай приступил к осуществлению рыночных реформ. Тогда, под лозунгом «пусть одни обогащаются раньше других», был принят комплекс мер по созданию в отдельных районах на востоке страны режимов наибольшего благоприятствования для инвесторов и предпринимателей. Первыми такими территориями стали свободные экономические зоны Сямэнь, Шаньтоу, Шэньчжэнь, Чжухай и Хайнань. На современном этапе в Китае существует развитая сеть районов научно-технического развития и других зон содействия торговле, производству, льготного налогообложения, установленных на уровне провинций. Интерес иностранных инвесторов к таким анклавам стимулировался благодаря более либеральному, ориентированному на развитие рыночных отношений режиму. Именно поэтому в зонах отмечалась активизация инвестиционной деятельности, быстрое развитие экспорта и сопутствующей инфраструктуры.

Особое внимание всегда уделялось развитию машиностроения, как стратегической отрасли хозяйства. На современном этапе целью КНР является развитие высокотехнологичных производств и создание собственной системы передовых НИОКР. Большое внимание китайскому машиностроению уделяет не только государство, но и частный бизнес, в т.ч. зарубежный. По числу проектов с иностранным участием и величине поступающих прямых иностранных инвестиций (35 млрд.долл., 7 тыс. предприятий с иностранным участием в 2004г.) машиностроение значительно опережает не только остальные отрасли промыш-

ленности, но и другие сектора хозяйства. При этом 2/3 инвестиций в машиностроительный комплекс поступает в проекты по выпуску электроники и телекоммуникационного оборудования.

Высокие темпы роста наблюдаются в производстве не только экспортных товаров, но и товаров, предназначенных для удовлетворения внутреннего спроса. В последние годы весьма динамично растет выпуск энергетического и металлургического оборудования, сельскохозяйственной техники, автомобилей.

Эффективному включению КНР в мировую экономику и развитию ее промышленности способствует внешняя экспансия частных китайских компаний. Яркими примерами новой стратегии китайских фирм стали покупка Lenovo компьютерного подразделения IBM и приобретение TSL» производства телевизоров у французской Thomson. Одной из целей альянсов с иностранными компаниями, в т.ч. приобретения иностранных брендов, является повышение качества корпоративного управления, управления производством, работы маркетинговых подразделений за счет использования западного опыта.

Ускорение экспорта капитала произошло в 90гг., после того как для этого была создана достаточная правовая база, что расширило географию экспорта капитала с нескольких промышленно развитых стран до стран Восточной Европы и СНГ, Африки, Латинской Америки. В настоящее время продолжается совершенствование законодательства, регламентирующего инвестиции предприятий КНР за рубеж, поскольку последние видят в инвестировании способ развивать собственные марки, привлекать сырьевые ресурсы, заимствовать технологии. В.В.Бегарь, замдиректора ВНИКИ. БИКИ, 5.6.2007г.

– КНР имеет гражданский флот в 320тыс. судов общим тоннажем 50 млн.т., в т.ч. совокупный тоннаж судов, занятых внешнеэкономическими операциями, превышает 23 млн.т. ВМС НОАК имеют на вооружении 750 боевых кораблей и вспомогательных судов различного класса.

В 2005г. доля Китая в мировом судостроении составила 18%. По данным Китайской ассоциации судостроения, на китайских верфях были построены суда водоизмещением 12 млн.т. Китай является третьей страной в мировом судостроении после Республики Корея и Японии, в КНР создается 14,4% общемирового тоннажа.

Рынок судостроения и судоремонта КНР имеет устойчивую тенденцию к росту. Китай наряду с Республикой Корея и Вьетнамом входит в тройку стран с наиболее низкими ценами на судостроительные работы в мире. В последние годы крупные и значительное число средних и малых судостроительных и судоремонтных предприятий страны получили право свободного поиска заказчиков, а также выхода с этой целью на внешний рынок. Это вынуждает китайских судостроителей, наряду со снижением цен на проводимые работы, обеспечивать их высокое качество.

Судостроение в КНР – прибыльная отрасль, развитие которой способствует повышению общего уровня машиностроения и росту производства металлургической и электротехнической промышленности. Правительство КНР намерено к 2015г. вывести отрасль на первое место в мире.

Активному развитию китайского судостроения способствует повышающийся спрос на мировом рынке: заказы на суда в мире уже 2 года подряд превышают 100 млн.т. двт. По прогнозам экспертов, в ближайшие годы спрос будет стабилен и сохранится на уровне 60 млн.т. двт в год.

Говоря об успехах КНР в области судостроения, большинство экспертов отмечают, что они обусловлены низким уровнем оплаты труда в отрасли. Дополнительными факторами такого роста отрасли КНР служат применение высоких технологий и развитие собственных наукоемких разработок.

Как сообщает Shanghai Daily, Китай планирует ограничить иноинвестиции в судостроение уровнем в 49%, что означает, что государство относит судостроение к стратегическим отраслям и усиливает контроль в этой сфере. В 2005г. иностранные компании вложили в китайское судостроение 220 млн.долл., что на 45% больше, чем в 2004г.

Правительство планирует производство судов общим дедевройтом до 17 млн.т. в год к 2010г. Планы китайского правительства также включают создание к 2010г. трех судостроительных центров – в заливе Бохай, рядом с Шанхаем, и в районе р. Жемчужная, рядом с Гуанчжоу. В.В. Бегарь, замдиректора ВНИКИ. БИКИ, 5.6.2007г.

– Предприятие УралмашСпецсталь и китайская компания Shanghai Electric E&A Industrial Development Co., подписали контракт на поставку в 2007г. опорных валков с 4% содержанием хрома на сумму 4 млн.долл., сообщает дирекция по связям с общественностью ОМЗ. Компания Shanghai Electric E&A Industrial Development Co., активно развивает направление производства оборудования для металлургической промышленности. Этим обоснован интерес к УралмашСпецстали, в частности к валковой и другой продукции российского предприятия.

«Мы стали одним из немногих российских предприятий, поставляющих отечественную высокотехнологичную продукцию на крайне непростой китайский рынок. Ведь сегодня большая часть российских компаний занимается импортом из Китая. У нас сложились хорошие партнерские отношения с китайскими заводами по производству валков – Первым и Вторым заводами тяжелого машиностроения, проектными машиностроительными институтами Китая», – отметил гендиректор УралмашСпецстали Дмитрий Стадниченко.

УралмашСпецсталь сотрудничает и с другими китайскими компаниями. В 2006г. были поставлены опорные валки из высокохромистой стали на заводы Tangshan Iron and Steel Co. Ltd, Shougang Group и Tainjin Cold Strip Mill. С фев. 2007г. начнется поставка рабочих валков еще одной компании – Handan Iron and Steel. www.metalinfo.ru, 19.1.2007г.

– Рынок медицинского оборудования КНР позиционируется Центром содействия развитию международной торговли США как один из самых емких и динамичных в мире. Его нынешнее место в мировом рейтинге – 11. Среднегодовой прирост продаж, как правило, не ниже 15%. В 2004г. их сумма была эквивалентна 6 млрд.долл., а в 2005г. – 7 млрд.долл.

Подавляющая часть спроса на медицинскую технику в Китае удовлетворяется за счет импорта. В 2004г. его удельный вес в общих продажах равнялся 70%.

Ведущим иностранным поставщиком являются США (35% импорта), вторым – Япония (25%); доля стран Европы (в основном ФРГ) лишь ненамного превышает японский показатель (28%).

Несмотря на трудности, создаваемые для иностранного бизнеса некоторыми положениями местных законодательных актов, условия для его дальнейшего развития в Китае, безусловно, имеются. Особенно это касается сегмента высокотехнологичного оборудования. Вместе с тем в нише медицинской техники средней сложности он, очевидно, будет испытывать растущее противостояние со стороны набирающих силу местных производителей.

В принципе расчеты на возможность успешного продвижения на китайском рынке иностранного медицинского оборудования далеко не в последнюю очередь строятся западными аналитиками на ожидающихся сдвигах в системе национального здравоохранения по мере трансформации системы медицинского страхования. Как считают некоторые из них, к этому местным властям просто обязывает нынешнее положение дел в данной области: сейчас порядка 85% населения страны обходится без медицинской страховки и 2% жителей имеют доступ к нормальному (по западным меркам) медицинскому обслуживанию. БИКИ, 15.5.2006г.

Корея

Судостроение

За последние 20 лет Республика Корея постепенно вошла в тройку ведущих кораблестроительных держав мира, обойдя своих главных конкурентов Китай и Японию.

По данным морского регистра (World Shipping Register) в Республике Корея производством и ремонтом судов занимаются 30 компаний. Основную долю рынка судостроительных услуг в РК занимают 9 компаний, которые входят в Корейскую ассоциацию судостроителей (Korea Shipbuilders' Association): Hyundai Heavy Industries; Samsung Heavy Industries; Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering; SIX Shipbuilding; Hyundai Samho Heavy Industries; Hanjin Heavy Industries & Construction; Hyundai Mipo Dockyard; SLS Shipbuilding (бывшая Shina Shipbuilding); Dae Sun Shipbuilding & Engineering.

Судостроение в РК наравне с автомобилестроением и производством бытовой техники является одним из локомотивов развития корейской экономики. На экспорт продукции судостроительных компаний РК приходится 6,3% (23 млрд.долл.). Непосредственно в судостроении занято 70 тыс.чел., а с учетом субподрядных предприятий это число увеличивается в несколько раз. Судостроение является относительно стабильной отраслью. Корейские судостроители имеют большой портфель заказов, который загружает их производственные мощности на несколько лет вперед, что облегчает процесс планирования. Правительство РК уделяет большое внимание работе данной отрасли и при необходимости оказывает ей поддержку.

В судостроительной отрасли Южной Кореи на фоне высоких мировых цен на сырье растет озабоченность по повышению конкурентоспособности своей продукции в целях сохранения лидирующих позиций в мире.

РК уступила Китаю лидирующие позиции по числу крупнейших в мире судоверфей. По данным лондонского судового брокера Clarkson, 10 из 30 крупнейших судоверфей мира находятся в Китае, а 9 — в РК. Если принять во внимание лишь первую десятку, то в ней у РК 6 верфей, а у Китая 4. По общему объему водоизмещения построенных судов и количеству заказов в I пол. 2007г. РК заняла первое место в мире, Китай второе, а Япония третье.

По данным Корейской ассоциации судостроителей, лидирующую позицию сохраняет за собой компания Hyundai Heavy Industries, на втором месте — Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, на третьем — Samsung Heavy Industries. Семь корейских судостроительных компаний входят в десятку ведущих мировых производителей судов.

Республика Корея заняла первое место в мире по объему судостроительных заказов и количеству судов, построенных в 2007г. Основная доля выигранных тендеров пришлась на Hyundai Heavy Industries — 32 млн.т. (40,4%). Общий тоннаж судов, построенных южнокорейскими судостроительными компаниями в 2007г., достиг 64,4 млн.т., что составляет 36,1% от всех мировых заказов. На втором месте Китай — 52,4 млн.т. (29,3%), на третьем месте Япония — 30,3 млн.т. (16,9%). Корейские судоверфи в 2007г. спускали на воду каждое третье судно в мире.

Корейская судостроительная компания Hyundai Heavy Industries в 2007г. получила больше других компаний заказов на строительство судов различного класса и тоннажа. В 2007г. компания выиграла тендеры на строительство 218 кораблей, 50 заказов было получено от немецких компаний, включая корпорацию Narag-Lloyd.

Структура исполнения заказов компании Hyundai Heavy Industries

	2006г.		2007г.		2008г.
	шт.	млн.т.	шт.	млн.т.	млн.долл.
Новые заказы:					
- танкер	58	29			
- контейнеровоз	32	86			
- газовоз	24	7			
LNG	4	-			
LPG	20	7			
- навалочник	-	15			
- другие	2	11			
Всего	116	10,21	114,70	12,15	15,730
Портфель заказов:					
- танкер	83	96			
- контейнеровоз	120	160			
- газовоз	66	57			
LNG	21	14			
LPG	46	43			
- навалочник	-	15			
- другие	8	17			
Всего	278	21,35	23,107	28,21	30,874
Поставлено					
- танкер	15J	16			
- контейнеровоз	49	46			
- газовоз	6	17			
LNG	1	7			
LPG	5	10			
- навалочник	-	-			
- другие	3	2			
Всего	73	5,03	4,810	8,1	6,853

С учетом выполнения других работ (проектирование и строительство офшорных платформ, заводов, силовых двигателей и электросиловых уста-

новок и агрегатов, строительного оборудования) сумма новых заказов компании в 2007г. составила 25,02 млрд.долл., а общая сумма портфеля заказов — 40,73 млрд.долл.

В 2007г. компания спустила на воду самый большой в Корее контейнеровоз, длиной 334м., шириной 45м. Корабль может развивать скорость до 48 км. в час.

Компания Hyundai Heavy Industries и ее дочерняя компания Hyundai Samho Heavy Industries контролируют 40% мирового рынка строительства контейнеровозов.

Также компания заявила о постройке крупнейшего в мире танкера, предназначенного для перевозки сжиженного природного газа (СПГ). Указанный танкер был сконструирован по заказу одной американской компании. Танкер носит название Al Gattara, его водоизмещение 216 тыс.т., длина 315м., ширина 50м. и высота 27 м. Площадь поверхности судна составляет три стандартных футбольных поля. Новый танкер, способный за один раз перевести половину дневного потребления газа всей Южной Кореи, будет задействован для перевозки сжиженного природного газа из района Ras Laffan в Омане. Отличительной особенностью танкера является также то, что в нем в качестве основной движущей установки использована не паровая турбина, как делается на всех СПГ-танкерах, а специально разработанная компанией Hyundai Heavy Industries дизельная установка. На верфях Hyundai Heavy Industries построено 22 танкера для перевозки сжиженного природного газа. В стадии работы находятся еще заказы на 15 танкеров.

В планах компании на 2008г. достичь суммы заказов на выполнение различных работ (не только судостроение) в 27,4 млрд.долл., а объема продаж — в 18,6 млрд.долл.

Samsung Heavy Industries. Вторая по величине корейская судостроительная компания за первые 6 месяцев 2007г. получила заказы на 10 млрд.долл. Объем продаж за 2007г. составил 15 млрд.долл.

В 2007г. Компания получила заказы на строительство 106 судов. Основными заказчиками выступали немецкие компании, разместившие заказы в основном на строительство крупнотоннажных контейнеров, цена которых превышает 100 млн.долл.

В планах компании построить крупнейший в мире контейнеровоз длиной 400 м. и водоизмещением 16 тыс.т. Он будет способен перевезти на 2,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров больше, чем предыдущее крупнейшее в мире грузовое судно водоизмещением 13,5 тыс.т., построенное также Samsung Heavy Industries.

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Третья по величине корейская судостроительная компания в 2007г. получила заказов на 14,33 млрд.долл., а с учетом строительства буровых платформ — 19,47 млрд.долл. Общий портфель заказов компании в 2007г. Составил 37,55 млрд.долл.

Структура исполнения заказов компании Daewoo Shipbuilding

	Новые заказы в 2007г.			Портфель заказов		
	Кол-во судов	Тоннаж (млн.т.)	млрд. долл.	Кол-во судов	Тоннаж (млн.т.)	млрд. долл.
Газовоз	10	1,156	14,33	46	4,870	26,44
LNG	10	1,156	-	38	4,510	-
LPG	-	-	-	8	0,360	-

Танкер	11	1,701	33	5,061
Контейнеровоз	65	6,507	78	8,274
Навалочник	20	1,800	20	1,800
Паром (Ro-Ro)	2	0,108	10	0,670
Всего	108	11,272	187	20,675
Плавучая платформа	6	-	4,89	16
Специальные суда	8	-	0,25	9
Итого	122	19,47	212	37,55

Сумма заказов, полученных компанией только в июле 2007г., составила рекордную за один месяц сумму — 4 млрд.долл. (29 заказов). Наиболее быстрыми темпами растут потребности заказчиков в контейнеровозах и крупногабаритных танкерах.

Основным заказчиком для корпорации Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering была Германия. Из 108 заказов за 2007г. 48 пришлось на немецких заказчиков. Компания обеспечена заказами на 3,5г. вперед. В 2008г. компания планирует увеличить объем продаж на 40%, а к 2012г. довести этот показатель до 24 трлн.вон (25 млрд.долл.).

STX Shipbuilding, Корейская судостроительная компания в 2007г. имела портфель заказов на строительство 271 судна на 19,01 млрд.долл.

Структура исполнения заказов компании STX Shipbuilding в 2007г.

Тип судна	Поставлено	Портфель заказов	Всего
Танкер	184	8,128	108
Контейнеровоз	25	0,852	24
Навалочник	29	1,733	118
Газовоз:			
-LNG	-	-	1
-LPG	2	0,033	-
-LPG/Ethylene	0,029	0,114	12
PCTC	-	-	10
Другие	1	0,006	-
Всего	244	10,776	271

В 2008г. компания планирует достичь следующих экономических показателей, в млрд.долл.: заказы — 41; объем продаж — 28; объема продаж за рубеж — 25; прибыль — 2,4.

Компания ОАО «Газпром» рассматривает предложение компании STX Shipbuilding по строительству современных газовозов мембранного типа на ее судовой верфи в РК.

Южнокорейские судостроительные корпорации продолжают осваивать Китай в качестве дополнительной производственной площадки. Так, компании STX Shipbuilding и STX Heavy Industries планируют инвестировать 84 млн.долл. в завод по производству блоков в количестве 500 тыс.ед. в год и завод по строительству среднегабаритных судов для перевозки нефтехимической продукции, которые будут сооружены к 2008г. в северо-восточном Китае в г. Далинь.

STX Shipbuilding приступила к строительству в Китае своего завода по производству сухогрузов и малогабаритных танкеров. Инвестиции в проект, который должен быть реализован к 2008г., составили 500 млн.долл. По плану компании STX, к 2012г. объем продаж указанного завода составит 3 млрд.долл. Также корпорация STX Shipbuilding и ее дочерняя компания STX Heavy Industries планируют инвестировать дополнительные 500 млн.долл. в строительство завода по производству судостроительных конструкций с мощностью 250 тыс.т. в год.

Корпорация Hyundai Heavy Industries планирует построить новый завод по производству судовых деталей в г. Кунсане в связи с возросшим спросом на суда на мировом рынке. Стоимость

проекта оценивается в 324 млн.долл. Завод планируется ввести в строй в мае 2008г. Компания также планирует увеличение своих расходов до 800 млн.долл. на расширение своих производственных мощностей.

В Республике Корея планируется инвестировать 183 млн.долл. в проектирование и строительство к 2012г. крупнотоннажного судна для перевозки коммерческих грузов. С его помощью можно будет перевозить 100 т. груза со скоростью 250-300 км. в час. Габариты судна составят 77м. в длину и 65м. в ширину и массой 300т. При строительстве судна будет использована технология WIG, которая позволит судну при движении подняться над поверхностью воды при очень высокой скорости. Основным подрядчиком выступит компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Corp.

Она заявила о намерении построить судостроительный завод на территории Северной Кореи. По сообщению гендиректора компании завод будет производить 200.000 т. сборных блоков ежегодно, а сумма инвестиционных вложений в проект составит 150 млн.долл.

Судостроение с РФ

Российско-корейское сотрудничество в области судостроения развивается главным образом в направлении строительства крупнотоннажных судов (танкеров и газовозов) на южнокорейских верфях.

По заказам крупнейших судоходных компаний России, таких как ОАО «Совкомфлот», ОАО «Новошип» и ОАО «ПМП» (Prisco) постоянно ведется строительство судов на верфях Хендэ, Самсунг, STX и Дэу, расположенных в Ульсане, Чинхэ, Тхонене и на острове Кочже.

По заказу ОАО «Совкомфлот» в 2007г. было построено и спущено на воду 29 судов. В основном это танкеры и газовозы грузоподъемностью свыше 100 тыс.т. В 2007г. сдано в эксплуатацию пять танкеров класса Aframax и один газовоз ледового класса. Ведется строительство семи танкеров и двух газовозов, которые будут введены в эксплуатацию в 2008-10гг.

25-26 июля 2007г. южнокорейской корпорацией Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering была произведена передача ОАО «Совкомфлот» крупнотоннажного танкера «Алексей Косыгин». Дедвейт судна — 163,5 тыс.т., длина — 280,5 м., ширина — 50 м., максимальная осадка — 16,5 м. Тип танкера — «Балтимакс», ледовый класс — 1А. Судно предназначено для транспортировки сырой нефти из портов Северной Балтики в условиях круглогодичной навигации. Проектная осадка позволяет танкеру принимать на борт до 1 млн.бар. нефти. По формальным признакам данный танкер можно отнести к классу Suezmax.

По заказу ОАО «Новошип» в 2007г. было построено и спущено на воду пять танкеров класса Aframax. В 2008г. намечено построить четыре крупнотоннажных танкера, а в 2009-10гг. еще 13 судов танкерного типа.

По заказу ОАО «ПМП» (Frisco) в 2007г. закончено строительство трех танкеров: «Мизар», «Алькор» и «Залив Америка» (сдан в эксплуатацию в фев. 2008г.). В сент. 2007г. компания подписала контракт с Hyundai Heavy Industries на постройку к 2011г. двух танкеров класса Suezmax дедвейтом 166 тыс.т. Также размещены заказы в STX Shipbuilding

на строительство 7 танкеров, которые планируется получить до мая 2009г. Головное судно серии с названием «Приско Александра» войдет в эксплуатацию уже в окт. 2008г.

29 мая 2007г. в Республике Корея состоялась торжественная церемония сдачи в эксплуатацию морской платформы Piltun-B, предназначенной для добычи газа и нефти. Церемония проходила на верфях компании Samsung Heavy Industries на о-ве Кочжедо. Платформа представляет собой конструкцию 100 на 105 м. по ширине и 120 м. по высоте, что соответствует сорокаэтажному зданию. Вес платформы – 33 тыс.т. На ее строительство у компании Samsung ушло 3,5г. Производительность конструкции составляет 2,6 млн.куб.м. природного газа и 70 тыс.бар. нефти ежедневно. Срок службы – 30 лет. По данным компании Samsung, платформа может быть использована не только для работы на шельфе Сахалина, но и для разработки шельфа Западной Камчатки.

Три ведущие российские судоходные компании масштабно присутствуют на корейском рынке строительства судов определенного типа.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Церемония спуска с заводских ступеней на воду нового танкера, строящегося по заказу Приморского морского пароходства (ПМП), прошла в южнокорейском портовом г.Ульсан, сообщил представитель пресс-службы судоходной компании. «На новом танкере, создаваемом корабельными верфями Hyundai Heavy Industries (HHI), начался монтаж судовых механизмов, навигационных и других систем. Планируется, что уже через два месяца танкер, который будет назван «Залив Байкал», передадут заказчику», – отметил собеседник агентства.

По его словам, это третье судно серии из шести танкеров дедвейтом 104 тыс.т. каждый. Двойной корпус судна и ледовый класс 1С (по международной классификации DNV) позволят ему обеспечивать безопасную транспортировку нефтеналивных грузов.

«По заказу ПМП на другой южнокорейской верфи – Shipbuilding Company (STX) в г.Джинхэ – контрактом предусмотрено построить еще семь танкеров дедвейтом по 51 тыс.т. каждое. Головной танкер этой серии, названный «Александра», стал первым в мире судном, которому присвоен новый символ Winterization-25 по классификации Регистра Ллойда. Символ Winterization классификационного общества Ллойда удостоверяет полную готовность систем и оборудования танкера и экипажа к работе в условиях отрицательных температур», – сказал представитель пресс-службы.

Танкер «Александра», шириной 32 метра и длиной 183 метра, предназначен для транспортировки нефтепродуктов, химических грузов и растительных масел. Планируется, что судно приступит к работе уже в конце нояб. 2008г. Остальные танкеры этой серии судоходная компания должна получить до мая 2009г., подчеркнул представитель пресс-службы ПМП. РИА «Новости», 19.11.2008г.

– Чистая прибыль южнокорейской Hyundai Heavy Industries Co Ltd, крупнейшей в мире судостроительной компании, упала на 33% в III кв. по сравнению с аналогичным периодом пред.г. до 291,8 млрд. вон. Это существенно ниже ожиданий

аналитиков, прогнозировавших прибыль в 531,7 млрд. вон.

На снижение прибыли повлияли повышение стоимости сырья, падение курса вон и уменьшение объема заказов, вызванное замедлением экономики и снижением объема перевозок.

Операционная прибыль упала на 19% до 344 млрд. вон при прогнозах аналитиков в 524,2 млрд. вон. Выручка составила 4,84 триллиона вон, слегка превысив ожидания. «Рост отрасли может возобновиться в 2010г.», – сказал Ик Джонг, аналитик HI Investment & Securities. «Крупные производители переживут спад, но количество заказов может уменьшиться».

Hyundai рассчитывает, что другие направления бизнеса, такие как производство судовых двигателей, помогут компании преодолеть спад в кораблестроении. Reuters, 30.10.2008г.

– Церемония резки металла для строительства нового танкера усиленного ледового класса для Приморского морского пароходства (ПМП) состоялась на южнокорейском заводе Hyundai Heavy Industries Offshore, сообщил представитель пресс-службы судоходной компании.

«Резка металла – это самый первый этап постройки будущего танкера. Это последнее судно в серии из шести танкеров-афрамасов (класс танкеров дедвейтом 100 тыс.т. и более), строящихся по заказу ПМП в Южной Корее», – добавил он.

Танкер будет сдан в эксплуатацию в июне 2009г., сказал собеседник агентства. Два танкера из этой серии – «Залив Америка» и «Залив Амурский» – уже приняты в эксплуатацию и работают в долгосрочном тайм-чартере, доставляя нефть и топливо в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Новое судно будет оборудовано носовым погрузочным устройством, что позволит ему транспортировать нефть с морских выносных терминалов и накопителей. Танкер длиной 244 метра и шириной 42 метра сможет перевозить за один рейс до 103 тыс.т. сырой нефти. Двойной корпус и ледовый класс 1С по классификации Det Norske Veritas (DNV) позволят ему работать в условиях замерзающих морей.

На сегодняшний день, отметил он, суммарный дедвейт флота пароходства превысил 1,3 млн.т. Это самый молодой танкерный флот в России. В течение двух последующих лет в состав Приморского морского пароходства войдут одиннадцать танкеров различного класса. К концу 2010г. общий дедвейт флота компании увеличится вдвое. РИА «Новости», 22.9.2008г.

– В Республике Корея станкостроению как отрасли национальной экономики придается «стратегическое значение». С сент. 2006г. в стране реализуется государственная программа, разработанная министерством промышленности. В программе содержатся 100 наиболее важных для национальной экономики инвестиционных областей, которые рассматриваются в качестве точек роста. Одной из таких областей является станкостроение, где особое внимание уделяется выпуску обрабатывающих центров, токарных станков и ЧПУ и шлифовальных станков. В частности, в рамках программы осуществляется разработка комплексов для шлифовки экранов плоских мониторов и гибких производственных систем на основе обрабатывающих центров.

В фев. 2007г. Ассоциация южнокорейских станкостроительных компаний Komma (Korea Machine Tool Manufacturers Association) разработала долгосрочную программу развития станкостроения Global Vision 2020». В рамках указанной программы к 2020г. выпуск металлообрабатывающего оборудования (МОО) в стране предполагается увеличить до 9 млрд.долл., экспорт достигнет 5 млрд., а доля Республики Корея в мировых продажах станков и КПО составит 15,5% (против 5% в наст.вр.).

Программа Global Vision 2020» содержит три компонента. Первый включает комплекс мер по оптимизации деятельности станкостроительных компаний, в частности кооперацию при сбыте продукции, приобретение иностранных фирм – поставщиков комплектующих, а также создание промышленных парков и научно-исследовательских центров (развитие инфраструктуры).

Второй компонент содержит меры по улучшению технических характеристик станков и КПО, выпускаемых в Республике Корея. Сюда относятся, прежде всего, расширение использования новых технологий в станкостроении, особенно информационных и нанотех-нологий, а также кооперации с иностранными фирмами в сфере НИ-ОКР.

Третий компонент включает меры по расширению рынков сбыта. Это, в частности, повышение уровня специализации, разработка продукции с более высокой долей добавленной стоимости, а также поиск новых рынков сбыта.

В 2007г. по объему внутренних продаж МОО Республика Корея находилась на шестом месте в мире (после КНР, Японии, ФРГ, США и Италии). Положение на южнокорейском рынке станков и КПО в 2007г.: производство (млрд. вон) – 4200; экспорт (млн.долл.) – 1816; импорт (млн.долл.) – 1351; внутренние продажи (млрд. вон) – 3787.

В 2007г. внутренние продажи МОО в Республике Корея снизились на 1% по сравнению с пред.г., что обусловлено ослаблением инвестиционной активности в основных потребляющих отраслях. Приток заказов на продукцию станкостроения у фирм -членов Komma (150) в 2007г. превышал 1,28 трлн. вон, что на 5,6% меньше, чем в пред.г.

В 2007г. поступление заказов со стороны автомобилестроительных компаний равнялось 448,7 млрд. вон, т.е. уменьшилось на 13,8% по сравнению с 2006г. Вторым крупным южнокорейским покупателем продукции станкостроения является судостроение; в 2007г. спрос со стороны предприятий отрасли уменьшился на 96,5% – до 149,2 млрд. вон.

Согласно прогнозу Komma, в 2008г. внутренние продажи МОО в Республике Корея на 13,5% превысят уровень пред.г. По мнению многих экспертов, этот прогноз является чрезмерно оптимистичным. В 2008г. ожидается резкий рост спроса на станки и КПО со стороны судостроения. Кроме того, расширится приток заказов и от автомобилестроительных компаний, прежде всего для их иностранных предприятий. Так, Hyundai и Kia Motors расширяют свои мощности в США, КНР, Индии и России.

В связи с низким курсом национальной валюты автомобилестроительные компании Республики Корея рассчитывают на расширение экспортных продаж, прежде всего в странах Европы, КНР, а

также в Индии, России и Турции. В то же время в США вследствие рецессии в экономике перспективы деятельности южнокорейских станкостроительных фирм остаются неопределенными. В этой стране устойчивый спрос на МОО проявляют лишь судостроительные компании, а также предприятия энергетики, особенно ветроэнергетики. БИКИ, 4.9.2008г.

– Как сообщает агентство Reuters, южнокорейская Doosan Group вышла из проекта по покупке Daewoo Shipbuilding, в то время как стальная компания Posco продолжает искать других партнеров.

Posco является надежным кандидатом по сделке с Daewoo и хочет заключить партнерское соглашение с финансовой компанией и южнокорейским пенсионным фондом (NPS) для покупки Daewoo Shipbuilding. Руководитель Posco отметил: «У нас устойчивые финансовые показатели и возможности, чтобы участвовать в этом проекте, но мы ищем надежных финансовых и стратегических партнеров, чтобы улучшить конкурентоспособность концерна».

Как известно, NPS анонсировал, что пока еще не принял решение по покупке акций в Daewoo Shipbuilding. Как отмечают источники, близкие к сделке, предложение по Daewoo Shipbuilding может вырасти до 10 трлн. вон (9,5 млрд.долл.). Официальный процесс приватизации начнется во II пол. авг. RosInvest.Com, 19.8.2008г.

– По сообщению Financial Times, комиссия ЕС приняла в начале мая постановление, в соответствии с которым южнокорейской судостроительной группе STX разрешается иметь контрольный пакет акций норвежской компании Aker Yards, считающейся одним из крупнейших в мире производителей круизных судов. Таким образом комиссия продемонстрировала свою твердую приверженность доктрине свободной конкуренции, но спровоцировала в Европе новую дискуссию о том, как совмещается данная доктрина с необходимостью стимулирования и защиты европейских технологий и «ноу-хау» в ключевых промышленных секторах.

Когда в окт. 2007г. STX приобрела за 800 млн.долл. 39,2% акций в Aker Yards, другие крупные европейские производители круизных судов и паромов вместе с их правительствами образовали коалицию с целью блокирования данной сделки. Они утверждали, что последняя даст возможность южнокорейской фирме создать плацдарм в том единственном секторе судостроения, где Европа продолжает удерживать доминирующие позиции.

Коалиция заявляла, что допуск STX в европейское круизное судостроение приведет в конечном счете к перемещению мощностей указанной отрасли на Восток, подобно тому, как это произошло с секторами танкеров и грузовых судов в 80гг. Такой вывод следует из четко продемонстрированного во время переговоров намерения южнокорейской фирмы проникнуть на привлекательный рынок круизных судов и получить доступ к европейским технологиям и «ноу-хау» в строительстве данных судов.

Особенно недовольны приобретением акций были французские и итальянские компании. В частности, глава Fincantieri (Италия), являющийся одновременно почетным председателем правления Европейской ассоциации судостроительных верфей, заявил, что техническими успехами, достигнутыми продолжительным и тяжким трудом и

на государственные средства, смогут теперь воспользоваться южнокорейские продуценты.

Проведя соответствующее расследование, комиссия ЕС пришла, тем не менее, к выводу, что сделка с STX не окажет заметного влияния на конкуренцию в судостроении. Она заявила, что на мировом рынке круизных судов доминируют три европейские группы (Fincantieri, Aker Yards и германская Meyer Werft) и что возможное в конечном счете слияние Aker Yards с STX вряд ли предотвратит проникновение на этот рынок новых игроков, прежде всего из стран Азии. Комиссия прогнозировала предположение итальянской стороны о том, что объединенная компания будет получать «несправедливые» субсидии от южнокорейского правительства.

Признав, что заблокировать сделку, руководствуясь только соображениями конкуренции, было трудно, итальянцы заявляют теперь о том, что эта проблема намного шире и требует радикального пересмотра европейской политики в области конкуренции. Они подчеркивают, что при проведении расследования комиссия ЕС не стала изучать долговременные последствия передачи европейских технологий и «ноу-хау» и не встала на защиту европейских промышленных интересов.

Комментируя ситуацию, газета Financial Times указывает на то, что Франция будет скоро председательствовать в ЕС и ее президент Н Саркози наверняка поднимет вопрос о покупке акций компанией STX, ибо речь в данном случае идет не только о передаче французских и других европейских технологий, но и о защите промышленных интересов государств Европы. Если Франция в конечном счете решит строить новый атомный авианосец, то последний из-за своих больших размеров сможет собираться только на бывших верфях Alstom Chantiers de l'Atlantique в г. Сен-Назер, которые в наст.вр. переходят под контроль южнокорейской фирмы, и вряд ли ее присутствие там устроит французское правительство. БИКИ, 26.7.2008г.

— Как сообщает Metal Bulletin, ссылаясь на исследовательскую фирму Clarkson Research Studies, мировое судостроение переживает невиданный за всю его историю бум, в основе которого лежит общий быстрый рост морских перевозок. Несмотря на постоянное в последние несколько лет наращивание мощностей в указанной отрасли, ее компании могут в ближайшем будущем не опасаться падения спроса, т.к. портфель их заказов слишком велик. Кроме того, остаются такие заслоны, как довольно продолжительные сроки строительства некоторых судов (до пяти лет) и сохраняющаяся высокая потребность в морских перевозках. Сказанное позволяет ожидать, что в 2010г. в мире будут построены суда совокупным тоннажем 50 млн. брт.

По данным Clarkson, цены на новые танкеры с середины 2005г. продолжали расти, и в янв. текущего года крупнотоннажные танкеры для перевозки сырой нефти могли продаваться за 147 млн.долл., а прочие танкеры — за 52,9 млн. Существенно увеличился спрос на перевозки железной руды, в связи с чем некоторые компании приобретали танкеры с целью их переоборудования в рудовозы.

На начало 2008г. в мировом портфеле заказов на суда продолжала доминировать Республика Ко-

рея: ее доля равнялась 36,3%. Второе место занимала КНР (29,8%), а на страны Азии в целом приходилось 88%. Известно, что Китай стремится обойти Республику Корея и стать к 2015г. крупнейшей судостроительной державой мира. Эти намерения подтверждает развернувшееся в КНР наращивание мощностей судовой верфей и предприятий по производству судового листа. Среди наиболее активных в этом плане компаний можно назвать China Shipbuilding & Offshore International.

О буме в мировом судостроении говорят и представители японской фирмы Kobe Steel. По их свидетельству, спрос на суда вырос настолько, что портфель заказов в отрасли (как в Японии, так и за ее пределами) увеличился до уровня, гарантирующего загрузку мощностей на 3г. Высокая активность верфей порождает существенный рост их потребностей в судовом листе, а следовательно, и некоторые перебои с его поставками.

Наблюдая за резко активизировавшейся деятельностью китайских верфей, судостроительные фирмы Европы опасаются, что при падении спроса в мировом судостроении возникнет значительный избыток мощностей. Чтобы не понести в этих условиях потери, некоторые европейские продуценты плавучих средств решили расширить номенклатуру своей продукции за счет пассажирских лайнеров класса «люкс». БИКИ, 15.7.2008г.

— 20 июня 2008г. судовой верфь Hyundai Heavy Industries спустила на воду второй танкер в серии из 6 танкеров-афрамаксов дедвейтом 104 тыс.т. каждый, строящихся для ОАО «Приморское морское пароходство». Строительство всей серии из 6 судов ледового класса 1С по классификации DNV предполагается завершить к середине 2009г. www.economy.gov.ru, 30.6.2008г.

— Южнокорейские корпорации Hyundai Heavy Industries и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering получили совместный заказ на строительство 30 нефтяных и грузовых танкеров. Общая сумма проекта оценивается в 4,9 млрд.долл. www.economy.gov.ru, 14.6.2008г.

— По сообщению ИРНА со ссылкой на данные Морского информационного агентства ИРИ «МАНА», 2 июня т.г. на судостроительном заводе в Южной Корее состоялась торжественная церемония передачи представителям Судходной компании ИРИ (СКИ) второго из 10 заказанных крупнотоннажных контейнеровозов. Этот контейнеровоз находится на переходе в Иран. Это судно совершит заходы в морские торговые порты Южной Кореи, Китая и Сингапура, где примет груз контейнеров для Дубая (ОАЭ) и Ирана. Из Дубая судно совершит переход в иранский морской торговый порт Шахид Раджаи (Бендер-Аббас), где состоится торжественная церемония его ввода в состав СКИ.

В сообщении отмечается, что новый иранский контейнеровоз имеет следующие характеристики: дедвейт — 81 112 т.; длина — 304 м.; ширина — 40 м.; осадка — 14 м.; ход — 25,8 узлов; грузоподъемность — 6 500 TEU.

Предполагается, что до конца 1387 иранского года (до 20.03.09) Южная Корея передаст СКИ все 10 контейнеровозов, что позволит увеличить грузоподъемность контейнерного флота СКИ на 59 500 TEU. Iran News, 9.6.2008г.

— Крупнейший сталепроизводитель Китая, Baosteel, будет поставлять мировому лидеру судо-

строения, корейской Hyundai Heavy Industries, от 300 до 500 тыс.т. толстолистового проката в год. Соответствующее стратегическое соглашение о сотрудничестве компании заключили на прошлой неделе, о чем и уведомили рынок. Предусматриваемый соглашением объем эквивалентен 10% годовой потребности Hyundai Heavy в толстом судостроительном листе. Непосредственно поставками будет заниматься «дочка» Baosteel, компания Baoshan Iron & Steel Co. www.metalinfo.ru, 21.5.2008г.

— Крупнейшая судостроительная компания в мире Hyundai Heavy Industries планирует инвестировать 1,2 трлн. вон (1,2 млрд.долл.) в строительство новой судовой верфи в Южной Корее. Планируется, что новая судовой верфь сможет обеспечивать заказы на 3 трлн. вон (3 млрд.долл.) и строить 28 судов в год. Южная Корея уже несколько лет подряд занимает первое место по тоннажу построенных судов, количеству построенных крупных судов и количеству полученных заказов, занимая 40% мирового рынка судостроения.

Сейчас на верфи Hyundai Heavy Industries строят танкер-гигант «Залив Амурский» для Приморского морского пароходства. В конце июля 2008г. нефтеналивной океанский транспорт уже вступит в строй. Новый танкер станет вторым в серии из шести таких же супертанкеров (афрамаксов), заказанных ПМП корабелям Южной Кореи. Суда строятся с усиленным ледовым классом и смогут работать в замерзающих морях Дальнего Востока, Балтики и Северного Ледовитого океана. Головное судно этой серии, «Залив Америка», принято в эксплуатацию в янв. нынешнего года, вся серия будет построена не позднее 2009г. EnergyLand.info, 12.5.2008г.

— «Объединенная промышленная корпорация» (ОПК) и Daewoo Shipbuilding намерены создать «суперверфь», констатирует аналитик ИК «Антанта-Капитал» Игорь Краевский. Как напоминает эксперт, ОПК и Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) подписали меморандум о взаимодействии в сфере судостроения, который предусматривает создание на Северо-Западе РФ современного судостроительного комплекса для строительства крупнотоннажных морских судов дедвейтом до 300 тыс.т.

«Проект ОПК по созданию «суперверфи» предполагает модернизацию мощностей Северной верфи, а также строительство новых, в т.ч. сухого дока. В результате его реализации мощности судостроительного комплекса позволят выпускать суда совокупным дедвейтом 500 тыс.т. в год. Для этого ОПК планирует привлечь кредит ВТБ на \$550 млн», — говорится в аналитическом комментарии Краевского.

По его мнению, учитывая, что DSME возводит суда-газовозы, плавучие заводы по сжижению газа и платформы для шельфовых месторождений, можно с уверенностью сказать, что «Северная верфь» получит заказ «Газпрома» на строительство восьми судов-метановозов стоимостью 1,6 млрд.долл.

Летом этого года будет объявлена концепция модернизации и расширения производственных мощностей «Северной верфи». В рамках техпервооружения произойдет слияние производственных подразделений «Северной верфи» и Балтийского завода, что, «несомненно, положительно от-

разится на бизнесе обеих компаний, причем Балтийский завод сохранит свое существование как предприятие», подчеркивает аналитик.

Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering является второй в мире судостроительной компанией по объемам коммерческого судостроения. Специализация предприятия — строительство судов-газовозов, плавучих заводов по сжижению газа, платформ для шельфовых месторождений. На DSME приходится 10% объема судов, производимых в мире, и 30% мирового объема строящихся газовозов. Оборот компании — 8 млрд.долл. в год. В состав DSME входят верфи в Корее, Китае, США, Румынии. Росбалт, 6.5.2008г.

— Резка металла для нового танкера-стотысячника Приморского морского пароходства прошла на верфи Hyundai Heavy Industries (НИИ). Это уже третье судно из новой серии афрамаксов компании, к постройке которого приступили южнокорейские корабли. Спустя несколько дней подобной церемонией начнется строительство четвертого афрамакса. Все суда будут иметь дедвейт 104 тыс.т. и ледовый класс 1С по классификации DNV, отмечает пресс-служба ПМП.

Всего же на разных верфях для Приморского пароходства строится четыре судна. В Японии готовится к сдаче в эксплуатацию судно для транспортировки сжиженного природного газа, в число владельцев которого входит PRISCO. На южнокорейской верфи STX началась сборка блоков корпуса танкера-продуктовоза дедвейтом 51 тыс.т. В соответствии с графиком идут строительные-монтажные работы одновременно на двух будущих стотысячниках на судостроительном заводе НИИ. Строительство еще одного афрамакса начнется в первых числах мая.

В 2008г., кроме уже принятого в эксплуатацию в янв. танкера «Залив Америка», PRISCO планирует получить 3 новых судна. Еще 9 должны войти в строй в течение 2009г., и два суэцмакса (дедвейтом 166 тыс. т.) — в 2010г. www.oilcapital.ru, 22.4.2008г.

— Компания Daewoo Shipbuilding, занимающая третье место в мире по производству судов, заявила недавно о том, что ее продажи в текущем году должны достичь рекордного уровня (9,9 трлн. вон, или 10,6 млрд.долл.), т.к. под влиянием расширяющегося спроса цены на судостроительную продукцию растут.

Аналитики полагают, что южнокорейские производители судов получают в текущем году высокие доходы, а имеющиеся у них портфели заказов обеспечат загрузку их мощностей, по меньшей мере, в течение трех лет.

После 2003г., ознаменовавшего завершение 10-летнего падения цен на суда, средняя стоимость последних более чем удвоилась, что явилось следствием высокого спроса на потребительские товары и сырье в условиях глобального экономического подъема.

Daewoo Shipbuilding не представила оценочных данных по ее обороту в прошлом году, но сообщила о том, что продажи, запланированные ею на текущий год, примерно на 40% превышают плановое задание на 2007г. (7 трлн. вон), установленное в начале этого годового периода.

В своей новогодней речи перед сотрудниками президент Daewoo Shipbuilding заявил о том, что конкуренция на мировом рынке судов в текущем году бу-

дет достаточно острой, т.к. глобальные производственные мощности увеличились, а цены на сырье и комплектующие растут. «Локомотивами» спроса являются морские платформы и контейнеровозы.

Компания ожидает, что в 2008г. она получит заказы на общую сумму 17,5 млрд.долл. (это на 19% меньше рекордного уровня 2007г.), а ее капиталовложения составят 770 млрд. вон. Сообщается также, что за первые 11 месяцев прошлого года Daewoo Shipbuilding отгрузила покупателям 43 судна против 45 за весь 2006г.

На благоприятное развитие конъюнктуры рассчитывает и самый крупный в мире производитель судов – группа Hyundai Heavy Industries (ННІ), основной конкурент Daewoo Shipbuilding на южнокорейском рынке. Согласно ее прогнозам, оборот ННІ в 2008г. возрастет по сравнению с 2007г. на 16% (до рекордного уровня в 18060 млрд. вон), а приток заказов составит сумму, эквивалентную 27,4 млрд.долл. В 2007г. группа получила заказов на 25,9 млрд.долл., что на 42% превышало объем спроса в 2006г.

Аналитики из Samsung Securities указывают, что в 2007г. спрос на суда был необычайно высок. В ближайшие несколько лет приток заказов также будет значительным, хотя и не столь внушительным, как в прошлом году. Такой прогноз заставляет южнокорейские группы Hyundai, Samsung и Daewoo наращивать судостроительные мощности; вместе эти группы контролируют 40% глобальных продаж судов и обеспечивают Республике Корея первое место в мире по производству этих транспортных средств.

Судостроительный бум привел к значительному повышению цен акций Hyundai и Daewoo на южнокорейском фондовом рынке. Однако аналитики предупреждают, что растущие цены на стальной лист и укрепление местной валюты могут отрицательно сказаться на доходах указанных групп. БИКИ, 6.3.2008г.

– Doosan Group (Республика Корея) намерена к 2015г. стать одним из пяти крупнейших мировых производителей строительного оборудования и довести годовые продажи продукции до 50 трлн. вон, ежегодную прибыль – до 5 трлн., уделив особое внимание развитию своей деятельности в Бразилии, России, Индии и КНР.

Корпорация занимается производством судов и судовых двигателей, экскаваторов, вилочных погрузчиков, станков, сборочных и роботизированных систем, дизельных двигателей различного применения, бронированных автомобилей и другого высокотехнологичного оборудования, различных видов вооружения и военной техники и нанотехнологической продукции, предприятие получило международную сертификацию ISO9000» и ISO14000.

Передав отделение по производству ж/д техники корпорации Korea Rolling Stock Corp., а авиакосмический сектор – другой южнокорейской компании Korea Aerospace Industries, Doosan Group использовала полученные средства для расширения своей внешнеэкономической деятельности и создания зарубежных предприятий.

Помимо ведущей компании Doosan Infracore, в корпорацию Doosan входят компании Doosan Heavy Industries & Construction, Doosan Construction & Engineering, Doosan Engine, Doosan Mecatec и Samhwa Crown & Closure.

Отделившись в 2000г. от обанкротившейся Daewoo Heavy Industries и отметившая в 2007г. свое 70-летие Doosan Infracore имеет два завода в г. Чангвон (Республика Корея) и по одному производственному отделению в Бельгии (Doosan Infracore Europe) и КНР (Doosan Infracore China). Ее продукцией являются гусеничные и колесные экскаваторы, колесные погрузчики, бетоновозы, башенные краны, вилочные погрузчики, погрузчики типа «обратная лопата» и телескопические подъемники-манипуляторы. Компания также передала технологию производства экскаваторов малайзийской Tingming, а в Индии создала новое производственное предприятие. В КНР Doosan Infracore приобрела производителя колесных погрузчиков Yantai Yuhua Machinery (пров. Шаньдун) и машиностроительную корпорацию Suzhou Yuhan (пров. Цзяньсу, производство экскаваторов и другой землеройной и строительной техники).

Недавно Doosan Infracore завершила сделку стоимостью 4,9 млрд.долл. по покупке подразделения Bobcat (крупнейшего в мире производителя компактных колесных погрузчиков и навесных агрегатов к ним) у американского концерна Ingersoll Rand. Данное событие стало крупнейшим в истории южнокорейской экономики приобретением активов зарубежной компании. Приобретенные три подразделения Bobcat (2,7 тыс. дилеров в США и Европе, а также 16 заводов в шести странах мира) в 2006г. имели оборот 2,6 млрд.долл. и получили прибыль в 370 млн.долл.

Сделка вывела южнокорейскую компанию в десятку (по рейтингу с 19 на 7 место) мировых лидеров – производителей техники и оборудования для строительства и безусловных лидеров в сегменте компактных погрузчиков типа «обратная лопата»; ее объем продаж по итогам 2007г. достиг 7,4 млрд.долл. Покупка активов поможет ей дальше расширить и усилить производственный потенциал и сеть продаж. Теперь компания сможет предложить более широкую номенклатуру продукции. Объединенная сеть будет представлена более 3,7 тыс. дилерами во всем мире и 20 производственными предприятиями в США, Бельгии, Франции, Чешской Республике и Китае.

Наряду с расширением зарубежной деятельности в окт. 2006г. Doosan Infracore начала строительство нового завода мощностью 4 тыс. крупных экскаваторов и колесных погрузчиков в южнокорейском г.Гунсан. Пуск в эксплуатацию намечен на август 2009г., а в 2010г. завод площадью 610 тыс. кв. м выйдет на полную мощность. Капиталовложения составят 114,6 млрд. вон. Имеются планы по реализации 2 и 3 очереди нового завода.

В целях обеспечения расширяющегося производства различной продукции двигателями входящая в группу Doosan Engine увеличивает производство дизельных и газовых двигателей для коммерческих и специальных промышленных автомобилей, строительных машин, крупной колесной и гусеничной военной техники, а также основных и вспомогательных судовых мало- и среднеоборотных дизельных двигателей мощностью от 700 до 100 тыс. л. с. и дизельных установок для электростанций. БИКИ, 24.1.2008г.

– 27 нояб. 2007г. представители Ирано-индийской судоходной компании получили первый (из трех заказанных) крупнотоннажный танкер «Тур»

(Синай), построенный на верфях судостроительной компании «Хюндай» (Южная Корея). Этот танкер типа «суэцмакс» имеет водоизмещение 159 тыс.т., длину — 247 м., ширину — 47 м и высоту борта — 21 м., сообщает ИРНА.

Ирано-индийская судоходная компания является дочерним предприятием Судоходной компании Ирана (СКИ) и специализируется на перевозках навалочных грузов, сырой нефти и нефтепродуктов. Ожидается, что к 2010г. компания получит все 3 заказанных танкера. В этом случае дедевейт судов компании вырастет до 810,99 тыс.т.

Все 3 танкера, заказанные Ирано-индийской компанией южнокорейской компании «Хюндай», строятся по специальному проекту и могут перевозить не только нефть и нефтяные грузы, но и сжиженный природный газ (LNG). Стоимость одного танкера составляет 80 млн.долл. Предполагается, что именно эти танкеры — газовозы будут обеспечивать поставки иранского сжиженного природного газа в Индию, сообщает Iran News. www.oilcapital.ru, 29.11.2007г.

— Корейская промышленно-строительная корпорация обнародовала план строительства крупного судостроительного комплекса в уезде Анбен северокорейской провинции Хамген-Намдо. Президент корпорации Ким Чин Ду познакомил с основными пунктами плана в ходе его презентации, состоявшейся в Кэсонском индустриальном комплексе. Группа специалистов в течение ближайшего года проведет в Анбене инженерно-геологические работы и разметку местности. Строительство предприятия, которое будет принадлежать компании Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering предполагается развернуть на площади 66 га. Решение о строительстве судостроительного комплекса в Анбене на побережье Восточного моря в СК было принято в ходе недавнего межкорейского саммита и отражено в итоговой декларации. www.economy.gov.ru, 1.11.2007г.

— Компания Samsung Heavy Industries планирует построить крупнейший в мире контейнеровоз длиной 400 м. и водоизмещением 16 тыс.т. Он будет способен перевезти на 2,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров больше, чем предыдущее крупнейшее в мире грузовое судно водоизмещением 13,5 тыс.т., построенное также Samsung Heavy Industries. www.economy.gov.ru, 1.11.2007г.

— По данным министерства торговли, промышленности и энергетики РК, судостроительные компании РК получили в I пол. тек.г. 364 заказа на 33,2 млрд.долл., что на 51,3% превышает аналогичный показатель 2006г. В период с янв. по июнь с.г. спущены на воду 13 газозовов большой вместимости. Лидирующую позицию сохраняет за собой концерн Hyundai Heavy Industries, на втором месте — Samsung Heavy Industries, на третьем — Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. www.economy.gov.ru, 14.8.2007г.

— Согласно данным, опубликованным министерством торговли, промышленности и энергетики Республики Корея, корабельные страны в I пол. получили рекордное количество новых заказов — на 364 судна общей стоимостью в 33,2 млрд.долл. Это на 51% больше, чем за соответствующий период пред.г., по количеству судов и на 38% больше по их общему водоизмещению, составившему 11,32 млн.т. (CGT, Compensated Gross Ton). Общее количество имеющихся у южнокорейских компаний

заказов достигло 1346 (на 121,6 млрд.долл.), что загрузит местные судостроительные верфи на четыре года вперед.

Республика Корея сейчас является крупнейшей судостроительной державой в мире. При этом, если раньше здесь строили сравнительно дешевые корабли, то в последнее время растет число заказов и на дорогие суда. В I пол. заключены контракты на строительство 13 танкеров для перевозки сжиженного природного газа, каждый из которых стоит более 200 млн.долл. Средняя стоимость заказанных в Корею судов в перерасчете на 1т. водоизмещения (CGT) выросла по сравнению с I пол. 2006г. на 28,4% и достигла 2933 долл.

По прогнозам, крупнейшие мировые судостроительные компании Hyundai Heavy Industries Co., Samsung Heavy Industries Co. и Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. должны получить в этом году рекордную выручку с увеличением количества заказов и ростом цен. Как говорят местные специалисты, высокий спрос на морские суда продержится еще как минимум два-три года. В значительной мере он обусловлен ростом товарооборота между Китаем с одной стороны и США и Европой — с другой. 90% международной торговли осуществляется посредством морского транспорта.

Корейские эксперты полагают, что во II пол. нынешнего года можно ожидать увеличения числа заказов на танкеры, перевозящие нефть и сжиженный природный газ. При этом сохранится высокий спрос на суда-контейнеровозы, которые Корея строит в большом количестве. Например, в I пол. корейские судостроительные верфи получили заказы на 121 контейнеровоз, тогда как за весь прошлый год таких судов было заказано 119. Были подписаны контракты на строительство 55 сухогрузов, тогда как за два предыдущих года в Корею не было заказано ни одного такого судна.

Разумеется, в такой ситуации корейские судостроительные компании активно занимаются инвестициями в новые производственные мощности. Это вызывает беспокойство некоторых специалистов, т.к., по их мнению, может привести к перепроизводству — особенно на фоне острой конкуренции с китайскими судостроительными верфями — и резкому падению цен. В подобной ситуации возникнет необходимость сокращения персонала, что может привести к задержкам в исполнении заказов. Сейчас, правда, перед корейскими судостроителями стоит совсем другая проблема: в ближайшие три года они, скорее всего, столкнутся с нехваткой рабочих рук, и им придется нанять дополнительно до 2000 рабочих. Сеульский вестник, 8.8.2007г.

— Продажи медицинского оборудования на одном из крупнейших азиатских рынков — южнокорейском в 2003г. определялись в 1,8 млрд.долл., а в 2004г. — в 2 млрд.долл. Большинство американских аналитиков сходятся на том, что в ближайшие годы среднегодовой прирост продаж этой продукции в данной стране будет колебаться в рамках 10-15% и что реальные показатели во многом будут зависеть от совершенствования системы национального медицинского страхования.

60% потребностей страны в медоборудовании удовлетворяются за счет импорта. Основные поставщики современной медицинской техники — США, Япония и страны ЕС.

В 2004г. общий импорт медицинского оборудования в Республику Корея определялся в 1,1 млрд.долл. Из этой суммы 470 млн.долл. (или 40%) приходилось на американскую продукцию. Представители деловых кругов Запада продолжают оптимистично оценивать шансы иностранных фирм на дальнейшее выступление на этом рынке – и не только потому, что южнокорейские медицинские учреждения оснащаются современным оборудованием, но и из-за непрерывно увеличивающегося числа врачей, прошедших обучение в США и Европе.

Рынок медицинского оборудования и принадлежностей Японии по своей емкости занимает 2 место в мире. В 2003г. она оценивалась в 18 млрд.долл. Доля импорта в продажах близка к 40%. 60% японского импорта контролируется американскими поставщиками. Общие продажи их продукции (с учетом изготавливаемой в Японии американскими компаниями) в последнее время превышают 6 млрд.долл. в год.

Как подчеркивают в Центре содействия развитию международной торговли США, медицинская техника и принадлежности остаются одной из немногих товарных групп, по которой у Соединенных Штатов наблюдается постоянный профицит в торговле с Японией. БИКИ 16.5.2006г. БИКИ, 16.5.2006г.

Литва

Машиностроение

Машиностроительная и приборостроительная промышленность Литвы специализируется на металлообработке, электротехнике, электронике, приборостроении, судостроении и транспортном машиностроении. По итогам 2006г. доля машиностроительной и приборостроительной промышленности в ВВП Литвы составила 4%.

В машиностроительной и приборостроительной промышленности Литвы насчитывается 588 предприятий, с общей численностью работающих 41 тыс.чел., что составляет 20% от общего количества занятых в промышленном секторе страны. Из общего числа зарегистрированных предприятий 567 составляют средние и мелкие фирмы и 21 – крупные предприятия, с численностью работающих 250 чел.

Производство основных видов продукции

	ед. изм.	2005г.	2006г.	06/05г., %
Сварочные агрегаты	шт.	412	428	3,9
Деревообрабатывающие станки	шт.	287	319	11,1
Сенсоры	шт.	588	422	-28,2
Металлообрабатывающие станки	шт.	180	80	-55,6
Машины для упаковки	шт.	114	106	-7
Холодильники и морозильники	тыс.шт.	443,8	434,9	-0,9
Автокомпрессоры	тыс.шт.	55,3	78,2	41,4
Телевизионные кинескопы	тыс.шт.	3740,5	1240,2	-66,8
Телевизоры	тыс.шт.	1152,4	810,2	-29,7
Электросчетчики	тыс.шт.	216,8	201	-7,3
Счетчики жидкостные	тыс.шт.	107,9	136,3	26,3
Прицепы и полуприцепы	шт.	1385	2041	47,4
Велосипеды	тыс.шт.	417,8	330,4	-20,9

В 2006г. по сравнению с 2005г. снизились объемы производства телевизионных кинескопов. Виюне 2006г. прекратило работу крупнейшее литовское предприятие по производству кинескопов – панявешский завод «Экранас» (4 тыс. сотрудников). Предприятие не выдержало конкуренции с более

дешевой продукцией из азиатского региона и было объявлено банкротом.

Также сократилось производство металлообрабатывающих станков (на 55,6%), телевизоров (на 29,7%), с/х машин и агрегатов (на 28,2%) и велосипедов (на 20,9%). Произошло увеличение выпуска автомобильных прицепов (47,4%), автомобильных компрессоров (на 41,4%), счетчиков жидкости (26,3%) и ряда другого оборудования.

Практически во всех отраслях машиностроительной и приборостроительной промышленности в 2006г. продолжался рост объемов продаж выпускаемой продукции. Продажи машин и оборудования увеличились на 15,6%, до 289,8 млн. евро, причем продажи на внутреннем рынке составили 47,2%, а на внешнем рынке – 52,8%; офисного оборудования и компьютеров на 46%, до 11,6 млн. евро, на внутреннем рынке – 86,5%, а на внешнем – 13,5; электрического оборудования и аппаратуры на 6,2%, до 259,5 млн. евро, на внутреннем рынке – 26,9%, а на внешнем – 73,1%; медицинских, прецизионных и оптических приборов на 18,1%, до 95,5 млн. евро, на внутреннем рынке – 36,5%, а на внешнем – 63,5%; транспортных средств (прицепы и полуприцепы) на 99,8% до 93,1 млн. евро, на внутреннем рынке – 45,9%, а на внешнем – 54,1%; других транспортных средств на 18,5%, до 240,4 млн. евро, на внутреннем рынке – 31,8%, а внешнем – 68,2%. Продажи радио-, телевизионного и коммуникационного оборудования и аппаратуры снизились на 10,4%, до 242,9 млн. евро, на внутреннем рынке – 19,1%, а на внешнем – 80,9%.

В 2006г. суммарный экспорт продукции машиностроительной и приборостроительной отрасли (разделы XVI, XVII и XVIII ТН ВЭД) составил 2611,3 млн. евро, или 23,5% от всего объема экспорта Литвы и увеличился по сравнению с 2005г. (2078,9 млн. евро) на 25,6%.

Импорт данной продукции в 2006г. составил 5004,8 млн. евро, или 20,4% всего объема импорта Литвы и увеличился по сравнению с 2005г. (3908,8 млн. евро) на 28,0%.

Согласно данным Департамента статистики Литвы по состоянию на 01.10.2006г. иноинвестиции были привлечены в 102 предприятие машиностроительной и приборостроительной промышленности:

Прямые иноинвестиции

	кол-во фирм	млн.долл.	доля в%
Обрабатывающая промышленность	592	2499,5	34,5
Производство машин и оборудования	29	47	1,9
Производство офисного оборудования, компьютеров и др. электротехники	19	44,1	1,8
Производство радио, телеоборудования	10	6,2	0,2
Пр-во прецизионных приборов	16	21,4	0,9
Пр-во транспортного оборудования	28	91,3	3,6

Крупнейшие предприятия Литвы в области машиностроения и приборостроения. АО «Снайге» (LT-62175, г.Алитус, Прамонес 6). Предприятие создано в 1963г. и является единственным производителем бытовых холодильников в странах Балтии. Завод производит 20 моделей и 700 модификаций холодильного оборудования, в т.ч. предназначенного для оснащения магазинов, ресторанов. 70% продукции экспортируется в 40 стран. Годовой оборот предприятия в 2006г. составил 103,23 млн. евро, прибыль – 3,06 млн. евро. Было произведено 568,4 тыс. холодильников.

В 2006г. в производство новой продукции и в технологии, в т.ч. для решения экологических проблем, инвестировано 5,08 млн. евро. Количество работников – 1710 чел. Производство на АО «Снайге» сертифицировано по стандартам ISO 9001 и ISO 14001.

Предприятие по выпуску бытовых холодильников «Снайге» в Калининградской обл. («Техпромвест» г.Калининград, 4 Большая Окружная, 1-а) начало работу в марте 2004г. Производственная мощность завода составляет 440 тыс. холодильников в год, а численность работающих – 500 чел.

Производство продукции завода в Калининградской обл. включает в себя весь цикл изготовления холодильников. Завод выпускает 5 моделей холодильников класса А+. Продукция поставляется, прежде всего, на российский рынок. Однако в перспективе ее планируется экспортировать в страны Евросоюза и СНГ. В 2005г. предприятие завершило сертификацию своей продукции в Белоруссии и с марта 2005г. холодильники «Снайге» поставляются на белорусский рынок.

АО «Судостроительный завод Балтия» www.baltijos.lt создано в 1952г. под названием «Балтия» является одним из самых передовых в технической сфере предприятий в регионе. Продукция предприятия сертифицирована по стандартам ISO 9001 и ISO 14001. Количество работников – 1600 чел.

Объем инвестиций в производства за последние 5 лет составил 12,5 млн.долл. Акции предприятия не размещены на Вильнюсской фондовой бирже.

Изначально на заводе осуществлялось строительство простейших несамостоятельных барж, затем на предприятии было развернуто производство рефрижераторов и сухогрузов. С 60гг. завод перешел к строительству современных рыболовных траулеров, паромов и плавучих доков. В начале 90гг. завод столкнулся с трудностями переходного периода, потеряв из-за экономического кризиса в стране рынки сбыта своей продукции. Лишь в 1993г. рыболовецкие предприятия Сахалина приобрели на заводе 2 транспортных рефрижератора.

В дек. 1995г. на предприятии была осуществлена реорганизация кадровых структур и производственных мощностей. АО «Балтийос Лайву Статикла» удалось заключить несколько выгодных контрактов на постройку составных частей судовых корпусов, что позволило заводу выйти из кризисного состояния и продолжить модернизацию предприятия.

В конце 1996г. 43,6% акций АО «Балтийос Лайву Статикла» приобрела датская судостроительная компания Odense Steel Shipyards LTD (OSS входит в группу компаний A.P. Moller), ранее покупавшая продукцию предприятия. Датчане владеют 84% акций судостроительного завода. Остальная часть акций принадлежит Kvearner Masa Yards (Финляндия) и Kleven Verf (Норвегия). Основные заказы поступают от датских и норвежских компаний. В 2005г. 99,15% акций принадлежало иностранным компаниям, 0,85% – литовскому частному капиталу.

Завод специализируется на производстве блоков и надстроек для крупнотоннажных судов-контейнеровозов, строящихся в Дании, т.е. строительство «под ключ» практически не осуществляется, хотя потенциальные возможности для этого сохраняются.

В 2006г. система менеджмента завода была повторно одобрена Lloyd's Register Quality Assurance по

стандартам системы менеджмента качества и окружающей среды: EN ISO 14001:2004; EN ISO 9001:2000. Сертификаты охватывают следующие области применения: судостроение, стальные конструкции, продукция для машиностроения. Сертификаты действительны в течение трех лет.

В 2006г. общий оборот предприятия составил 42,86 млн. евро, чистая прибыль – 26,9 тыс. евро, а объем изготовленных металлоконструкций составил 55,4 тыс.т, что на 18% больше, чем в 2005г.

Уже второй год подряд Конфедерация промышленников Литвы вручает АО «Балтийос Лайву Статикла» почетный диплом лауреата номинации «Успешно работающее предприятие» – за заслуги в модернизации производства, улучшений условий труда, расширении ассортимента продукции и рынка.

С учетом жесткой конкуренции на мировом рынке производителей судостроительных мощностей (прежде всего судостроительных компаний Польши и России) завод ведет активный поиск путей реализации своей продукции. Так в сент. 2006г. предприятие, в составе Odense Steel Shipyard успешно участвовало в международной выставке судостроения, машин и морских технологий SMM в г.Гамбурге (Германия) – где была представлена о том. Чем занимается завод сегодня, о его перспективах и возможностях в будущем.

Рокишкинский машиностроительный завод по сборке автомобилей российского автоконцерна ГАЗ. Показательным примером успешного продвижения российской машинно-технической продукции на рынок Литвы (и далее на рынки других европейских стран) явилось расширение производства автомобилей ОАО «ГАЗ» семейства «Газель» и «Соболь» из комплектующих узлов, поставляемых российским предприятием на Рокишкинском машиностроительном заводе (г.Рокишкис Панявежисского уезда). Литовская фирма ЗАО «Автомобильный бизнес-центр» (www.gaz.lt) начала свою деятельность в мае 2000г.

ЗАО «АБЦ» работает с ООО «ГАЗ» на основании лицензионного договора, который предоставляет литовской компании полномочия на сборку автомобилей «Газель» и их реализацию в странах Евросоюза и других европейских странах. О важности проекта, как для Литвы, так и для России говорит тот факт, что инициативу ЗАО «АБЦ» и ОАО «ГАЗ» поддержал президент Литвы В.Адамкус и одобрило правительство страны.

Завод по сборке автомобилей российского автоконцерна ГАЗ расположен на территории АО «Рокишкинский завод с/х машин». Общая площадь завода составляет 12 тыс.кв.м. Непосредственно под производственный процесс задействовано 3 тыс.кв.м., остальные площади заняты под стоянку собранных автомобилей, складирование комплектующих, поступающих с российского предприятия ОАО «ГАЗ». В помещении сборочного цеха установлены две линии по сборке автомобилей: одна для сборки автомашин марки «Газель», другая – автомашин «Соболь». На автозаводе применяются модернизированные производственные технологии по сборке автомобилей, приобретенные в России, Франции, Финляндии и Германии.

В окт. 2000г. на Рокишкинском заводе были собраны первые автомобили из комплектующих узлов, поступивших из Нижнего Новгорода, проведе-

на презентация сборочного цеха завода и была начата рекламная компания «Газелей» и «Соболей».

Сборка автомобилей осуществляется из комплектующих узлов ООО «ГАЗ» – поставщик фирма «ТД «Русские машины» (рамы, шасси и узлы подвески, кузова, кабины и т. д.) с помощью модернизированной производственной технологии, приобретенной в России, Франции, Финляндии и Германии. Технология производства предусматривает замену и установку более совершенных узлов и деталей. Устанавливается польский турбодизельный двигатель «Андория» – поставщик фирма Andoria Mot, соответствующий экологическим требованиям «Евро-4» (в странах Евросоюза с 2006г. для автомобилей класса N 1(к ним относится «ГАЗель») и N 2 (к ним относится городской грузовик ГАЗ-3310 «Валдай») введен стандарт «Евро-4»), заменяется и совершенствуется система выброса газа, заменяется приборный щиток и т.д. Собранным в Литве автомобилям присваивается литовский идентификационный код (VIN), соответствуют требованиям стандарта «Евро-4» и имеют сертификат происхождения EUR 1.

В 2004-06гг. автомобили «ГАЗель» прошли сертификацию в Польше, Венгрии, Чехии, Словакии, Румынии, Сербии и Черногории, Хорватии, Македонии, Эстонии и соответствуют всем стандартам «Евро-4». Собранные в Литве, после вступления страны в ЕС, беспешинно (в отличие от поставок из России) экспортируются в страны Евросоюза. Импортные пошлины Литвы на автомобили «ГАЗель» российского производства с 1 мая 2004г. снизились с 30% до 10% (стали едиными для всех стран ЕС), на комплектующие изделия – возросли с 0 до 3-4%.

На автозаводе в г.Рокишкис собирается 40 моделей автомобилей «ГАЗель» (в 2004г. собиралось 10 моделей). На протяжении последних лет отмечается стабильный рост темпов производства, в 2006г. было собрано 1132 шт., в 2003г. – 180 шт., 2004г. – 819 шт., 2005г. – 801 шт. Большинство автомобилей (95%) экспортируется. Наиболее крупные партии автомобилей «ГАЗель» в 2006г. были поставлены в Польшу – 548 шт. (48,4% всего экспорта), Румынию – 151 шт. (13,3%), Италию – 102 шт. (9%) и Венгрию – 81 шт. (7,2%). География экспортных поставок постоянно расширяется, так была поставлена первая пробная партия автомобилей «ГАЗель» в Южную Америку (Колумбия).

Успешной деятельности ЗАО «АБЦ» способствует высокий уровень послепродажного сервисного обслуживания автомобилей, реализуемых в Литве и за рубежом. Через свои совместные предприятия в Латвии, Румынии и Сербии и Черногории, а также дилерскую сеть в других европейских странах осуществляется продажа запасных частей российского производства (которые намного дешевле деталей западноевропейского производства) и гарантийный и послегарантийный ремонт, техническое обслуживание автомобилей «ГАЗель». За последний год поставка запасных частей на литовском рынке возросла на 11,3%, а на зарубежных рынках – на 58,8%.

ЗАО «АБЦ» регулярно принимает участие в выставках в Литве, Польше, Румынии и ряде других стран. Участие в выставках служит хорошей рекламной фирме и автомобилям. Благодаря этому, получено много новых коммерческих предложений, появились новые клиенты, заказы, подписаны но-

вые контракты. Также эффективно действуют и постоянно публикуемые в местных СМИ статьи о компании и выпускаемой ей продукции. В 2007г. производство автомобилей планирует увеличить до 1500 шт.

Одно из наиболее крупных предприятий отрасли – АО «Вильняус Вингис» www.vingis.lt, в 2005г. вступило в полосу неудач из-за конкуренции со стороны китайских фирм и утраты основных рынков сбыта в Германии и Великобритании. Предприятие специализируется на производстве технологического оборудования (прецизионные станки, литейные формы и штамповочное оборудование с использованием термопластических материалов, электронные системы контроля). Год основания – 1959. Количество работников в 2006г. было сокращено на 353 чел. (с 401 чел.). Годовой оборот, составлявший в 2005г. 23,5 млн. евро, в 2006г. снизился до 14 млн. евро, принесся убытки в 6,6 млн. евро.

Продукция предприятия сертифицирована по стандартам ISO 9001 и 14001. Главными потребителями продукции ранее являлись Венгрия, Великобритания и Германия. Ведется активный поиск новых рынков сбыта. На основании решения собрания акционеров, принятого 28.4.2006г., произошли изменения в структуре и названии предприятия. Руководство в полном составе вышло в отставку в мае 2006г.

Современное название АО – AB Vilniaus Vingis enterprises group. В состав входят 2 ЗАО: UAB Vilniaus Vingis Gija (пресс-формы, штамповочное оборудование с использованием термопластических материалов, штампованные изделия, элетропровода) и UAB Vilniaus Vingio Mechanika (станки и оборудование, штампы, дизайн и производство нестандартного контрольного оборудования).

Метизный завод «Нямунас» основан в 1950г. В июне 1992г. предприятие было реорганизовано в АО «Нямунас» и приватизировано (ул.Калантос 83, LT-52005, г.Каунас). Располагает производственными цехами и административными помещениями площадью в 7,4 га. Численность работников предприятия составляет 366 чел.

В 2003г. АО «Нямунас» было реорганизовано в 3 предприятия: ЗАО «Нямунас прякийбос центрас» (ЗАО «Торговый дом Нямунас»), специализация – закупка сырья, реализация готовой продукции, штат – 26 чел.; ЗАО «Нямунас гамибос центрас» (ЗАО «Производственный центр Нямунас»), специализация – производство металлических изделий, численность работников – 300 чел.; ЗАО «Нямунас Холдингас» (ЗАО «Холдинг Нямунас») – общее управление, 20 чел.

С окт. 2003г. литовский метизный завод «Нямунас» перешел под управление российской стальной группы «Мечел», которая через свою дочернюю компанию «Мечел трейдинг АГ» (зарегистрирована в Швейцарии) приобрела 100% акций этого предприятия.

Годовой объем реализации продукции в 2006г. составил 27 млн. евро. В модернизацию производства в 2006г. инвестировано 2 млн. евро. На 2007г. предусмотрены инвестиции в 7-9 млн. евро (замена технологий удаления окалина, приобретение волоочильных станков, закупка немецкого оборудования и строительство складских помещений).

Основная продукция – гвозди, проволока (обыкновенная, отожженная, калиброванная,

оцинкованная), сетка металлическая, прутки, заклепки, цепи хозяйственные, садово-огородный инвентарь и др.

Производственные мощности предприятия в 2006г., в месяц: строительные гвозди — 1200 т. (в 2007г. производство будет сокращаться из-за конкуренции со стороны китайских конкурентов); специальные гвозди — 580 т. (производятся на новом оборудовании); проволока обыкновенная — 1870 т. (производство увеличено в 3 раза по сравнению с 2005г.); проволока отожженная — 1600 т.; проволока калиброванная — 1000 т. (производство ликвидируется); проволока оцинкованная — 100 т. (произв. сокращено в 6 раз); сетка металлическая — 200 тыс. кв. м. (рост в 2 раза); прутки — 50 т. (производство ликвидируется).

Производственная мощность завода «Нямунас» составляет 100 тыс. т. продукции в год. В 2006г. каунасское предприятие произвело 64 тыс. т. продукции. 53% произведенной продукции было экспортировано в страны Евросоюза (Германия, Франция, Италия, Испания, Голландия, Латвия и Эстония), 30% — реализовано на внутреннем рынке Литвы и 5-7% поставлено в Калининградскую обл.

Сырье для производства на завод «Нямунас» поставлялось, в основном, из России: катанка — с Челябинского и Белорецкого металлургических комбинатов, проволока с Вяртсильского метизного завода и Уральского завода прецизионных сплавов. Производственная программа снабжения завода «Нямунас» металлом осуществляется в счет адресной квоты (61 тыс. т. катанки) на поставку стали в Литву. Поставка проволоки не подлежит лицензированию и квотированию.

Крупнейшее в области производства радио-телеэлектроники предприятие АО «Экранас» (www.ekranas.lt), летом 2006г. объявлено банкротом и прекратило производство продукции. На предприятии работало 4200 чел. Завод по производству кинескопов и телевизионного оборудования был основан в 1962г. Продукция сертифицирована по стандартам ISO 9001 и ISO 14001. Среди традиционных покупателей — фирмы Турции, Венгрии, Польши, Испании, Болгарии и Великобритании. Часть продукции реализовывалась в Белоруссии, России и Украине.

Крупнейший в странах Балтии телевизионный завод «Таурас» (www.tauras.lt) образован в 1994г. Численность работающих — 870 чел. Годовой оборот в 2006г. — 81,1 млн. евро (реализовано 1.2 млн. телевизоров; экспорт — 97%). Продукция сертифицирована по стандарту ISO 9001, SGS. Основные покупатели — Великобритания, Германия, Италия и Франция.

Крупные литовские предприятия: ЗАО «Алга Концернас» (www.alga.lt) — производство нестандартизированного оборудования, металлических мачт, металлических контейнеров, металлоконструкций; АО «Астра машину гамикла» (www.astramachinery.lt) — производство энергетических котлов, металлических изделий, нестандартизированного оборудования; АО «Балтик вайрас» (www.balticvairas.lt) — производство велосипедов, детских колясок, различных изделий из металла и алюминия; ЗАО «Екмеха» (www.ekmecha.lt) — проектирование и изготовление штампов, прессов, нестандартизированного оборудования; ЗАО «Експла» (www.ekspla.com) — производство лазеров, оптических генераторов, медицинского оборудования;

ЗАО «Салинта» (www.salinta.lt) — производство изделий из пластика; ЗАО «Шмитц каргобулл Балтик» www.cargobull.lt — производство кузовов для изотермических грузовиков, полу — трейлеров, трейлеров; ЗАО «Стигма» (www.v.stigma.lt) — производство резины, резиновых изделий, изделий из пластика.

Судостроение

Первый судоремонтный и судостроительный завод основан в Клайпеде в 1857г. Судостроительные и судоремонтные предприятия Литвы с 1994г. успешно интегрировались в мировой рынок судостроения и судоремонта и успешно конкурируют с предприятиями Западной и Северной Европы. Конкурентоспособность литовским предприятиям гарантируют хорошее географическое положение, высокое качество работ, привлекательность цены и успешная деятельность Клайпедского государственного морского порта. 97% продукции отрасли экспортируется.

В апр. 2003г. была основана Ассоциация судостроителей и судоремонтников Литвы (АССЛ), которая объединяет 28 предприятий (доля АССЛ в общем секторе судостроения и судоремонта Литвы составляет 98% по объему производимой продукции), на которых работает 4,5 тыс. чел. Крупнейшие члены ассоциации — 4 предприятия, имеющие свои плавучие доки и арендуемые причалы у дирекции Клайпедского государственного морского порта: АВ Vakarų laivų gamykla (5 доков), АВ Klaipėdos laivų remontas (2 дока), АВ Laivite (1 док) и АВ Baltijos laivų statykla.

Одним из наиболее успешных предприятий этой отрасли является АО «Вакару лайву гамикла». В 2001г. предприятие, после приватизации, было приобретено эстонским концерном Birt Grupp, который осуществил реорганизацию предприятия, инвестировал 356 млн. евро. В состав компании входит 18 дочерних предприятий, на которых работает 1,5 тыс. чел. Компания имеет портфель заказов до 2008г. Среди крупных проектов следует выделить следующие: — строительство судна для обслуживания нефтяных платформ для Италии (компания Diamar), стоимость контракта 9 млн. евро; сложная конверсия судна для дноуглубительных работ для Дании (компания Rohde-Nielsen A/S) на 750 тыс. евро; строительство нефтяной платформы для Германии (компания Jack-up), на 28,9 млн. евро является крупнейшим в истории предприятия контрактом.

Другим наиболее крупным предприятием этой отрасли является АО «Судостроительный завод «Балтика» (1400 работников), который был создан в 1952г. под названием «Балтия» и является одним из самых передовых в техническом отношении предприятием в регионе.

В дек. 1995г. на предприятии была осуществлена реорганизация структуры и модернизация производственных мощностей. АО «Судостроительный завод «Балтика» удалось заключить несколько выгодных контрактов на постройку составных частей судовых корпусов, что позволило заводу выйти из кризисного состояния и продолжить модернизацию предприятия.

В конце 1996г. 43,6% акций АО «Судостроительный завод «Балтика» приобрела датская судостроительная компания Odense Steel Shipyards (OSS входит в группу компаний A.P. Moller), ранее закупавшая про-

дукцию предприятия. Датчане владеют 84% акций судостроительного завода. Остальная часть акций принадлежит Kvearner Masa Yards (Финляндия) и Kleven Verf (Норвегия). Основные заказы поступают от датских и норвежских компаний. В 2005г. 99,15% акций принадлежало иностранным компаниям, 0,85% — литовскому частному капиталу.

Завод специализируется на производстве блоков и надстроек для крупнотоннажных судов-контейнеровозов, строящихся в Дании, т.е. строительство «под ключ» практически не осуществляется, хотя потенциальные возможности для этого сохраняются.

В Евросоюзе деятельность предприятий судостроения и судоремонта не имеет финансовых субсидий и не поддерживается. Некоторые государства Европы, желая сохранить национальное судостроение и судоремонт, самостоятельно поддержали эту отрасль. До 80% рынка Евросоюза заполняется новыми судами из Южной Кореи и Китая.

Несмотря на возникающие трудности в этом секторе промышленности и жесткую конкуренцию, литовские судостроители работают стабильно. В 2005 г в этой отрасли промышленности было изготовлено продукции на 142 млн. евро, в 2006г. — 165 млн. евро.

Для укрепления своих позиций литовские судостроители и судоремонтники ищут новые пути развития и сотрудничества со своими партнерами, учреждая совместные предприятия с инвесторами из других стран. АО «Вакару лайву гамикла» основало в этом году совместное предприятие с финской корпорацией Wdrtsild — ЗАО Wdrtsild Bert Services Klaipeda. Новая компания будет оказывать комплексные услуги судоремонтного предприятия клиентам в Балтийском регионе. 51% акций компании принадлежит корпорации Wdrtsild, 49% — АО «Вакару лайву гамикла».

Многие крупные российские предприятия: ОАО «Атлантрыбфлот», АО «Лукойл Калининградморнефть», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Запремфлот», ОАО «Балтсудосервис», ОАО «Янтарь» и ряд других размещают заказы на ремонт своих судов на судоремонтных предприятиях Литвы. Доля российских заказов на ремонт судов составляет 25-30% от общего объема работ выполняемых предприятиями АССЛ. В 2006г. объем работ по российским заказам составил 47 млн. евро.

Морской транспорт имеет важное значение для Литовской республики, имея в виду ее географическое положение и климатические условия. В Литве существует 902 км. внутренних водных путей, в т.ч. 477 км. судоходных водных путей, использующихся для перевозки пассажиров и грузов. Внутренний водный маршрут Каунас-Клайпеда по реке Неман протяженностью 278 км. и маршрут, пересекающий Куршский залив, включены в список речных маршрутов ООН (Е41 и Е70), которые соединяют Каунас через порт Клайпеда с международными маршрутами и через Калининград (Россия) — с западно-европейской системой внутренних водных путей.

Порядок организации и меры безопасности морских перевозок в Литве регламентируются следующими основными законами Литовской Республики: «О торговом судоходстве» (принят в 1996г.) и «О безопасности судоходства» (2000г.). Эти законы закрепляют требования безопасности перево-

зок на морском транспорте, действующие международно-правовые акты, основные конвенции и правила Международной организации мореходства (ИМО), членами которой являются 149 государств, в т.ч. Литва и Россия. В связи с тем, что Россия является членом ИМО и выполняет все инструкции и предписания этой организации, вступление Литвы в Евросоюз практически не ужесточило требования безопасности морских перевозок для российских судов.

Литовская администрация безопасности мореходства (основана в июне 2002г.), которая находится в подчинении министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики, является единственной организацией в Литве, которая обеспечивает выполнение требований законодательства Литовской Республики, других законодательных актов, международного морского законодательства касающегося безопасности морских перевозок и предотвращения загрязнения окружающей среды морскими судами. В Литовском судовом регистре в 2006г. зарегистрировано 67 торговых морских судов с общим водоизмещением 391 тыс.т.

Тип судна	Количество	Водоизм-ние(тыс.т.)
Многофункциональные	30	108,560
Рудовозы	22	95,598
«Ро-ро» / пассажирские	6	124,119
Сухогрузы	6	59,790
Танкеры	3	3,492
Всего, торговый флот	67	391,559

За 10 лет число морских судов в стране сократилось в 4,5 раза: в 1995г. число судов, плавающих под литовским флагом, было 308 с общим водоизмещением 647 тыс.т. На 31.12.2005г. в судовом регистре было зарегистрировано 70 торговых морских судов с общим водоизмещением 390,42 тыс.т. В основном владельцами этих судов являются 3 компании: АО «Государственное литовское пароходство», АО Dfds Lisco (дочерняя компания датской компании Dfds) и АО Limarco shipping.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Общество «Вакару лайву статикла», входящее в состав АО «Вакару лайву гамикла», приступило к строительству судна WindLift1, предназначенного для инсталляции и обслуживания ветровых энергетических установок в открытом море. Об этом сообщает «Литовский курьер».

«Это самый крупный заказ за всю историю предприятия и самое большое судно, какое когда-либо строилось в странах Балтии. То, что нам доверили этот уникальный по техническим параметрам проект, означает признание профессионализма наших корабелов и других специалистов», — сказал гендиректор АО «Вакару лайву гамикла» Арнольдас Шилейка.

Как рассказал прибывший на церемонию представитель заказчика — исполнительный директор немецкой компании BARD Engineering Антон Бараев, WindLift1 — инновационное судно, в строительстве которого будут использоваться последние современные технологии. Оно спроектировано по самым жестким судостроительным стандартам. Стоимость заказа — более 150 млн. литов. Судно с экипажем в 50 чел. будет работать под немецким флагом. На борту предусмотрены вертолетная площадка, кран мощностью 500 т., система подъема платформ.

«Мы выбрали Западный завод потому, что он единственный из трех претендентов на этот заказ гарантировал построить судно к 29 марта 2009г. По нашим планам, в апр. оно уже должно работать в Северном море. Мы знаем, что клайпедские корабли обеспечивают высокое качество работ и неукоснительное соблюдение всех стандартов», — сказал Бараев.

Концепция этого судна XXI века придумана в компании BARD Engineering, которая занимается строительством ветровых парков в открытом море, разработку проекта вела германская фирма Gusto MSC, рабочий проект создавался в группе «Вакару лайву гамикла». Как сказал директор по маркетингу общества «Вакару лайву статикла» Евгений Петров, судно уникально еще и тем, что два его корпуса по специальной технологии после спуска на воду будут соединены в один.

«С компанией BARD мы впервые встретились в Бремене в фев. 2007г. и уже через два месяца подписали контракт на строительство судна. Нам импортируют темпы этой компании, ее новаторство и сложность решаемых задач. Вполне возможно, что наше сотрудничество не ограничится рамками судостроения и мы вместе будем строить ветровые парки в Прибалтике. Ведь альтернативная энергетика актуальна не только для Германии, но и для Литвы, Латвии, Польши и Эстонии», — сказал Федор Берман — глава эстонского концерна BLRT Group, которому принадлежит «Вакару лайву гамикла».

На церемонии закладки киля к нему была прикреплена памятная табличка с названием судна и монетами в 1 лит и 1 евро, которые в специальную прорезь бросили А.Бараев и директор общества «Вакару лайву статикла» Вячеслав Чумаков. Эта традиция праздновать начало строительства судна родилась осенью прошлого года и пришлось заводчанам по душе. В следующем месяце здесь состоится церемонии закладки киля грузопассажирского морского парма для Эстонии, который будет курсировать между Таллином и островом Сааремаа. Росбалт, 13.4.2008г.

— Волгоградский судостроительный завод, входящий в группу компаний «Морские и нефтегазовые проекты», и компания Unimars Group (Литва) заключили контракт на серию морских сухогрузов проекта DCV33. Как сообщили в пресс-службе группы компаний МНП, согласно контракту будет построено четыре сухогруза. Проект сухогрузов разработан Морским инженерным бюро (Одесса). Сухогрузы будут построены и поставлены заказчику в 2009-10гг.

Многоцелевое сухогрузное судно предназначено для перевозки генеральных, навалочных (включая зерно), лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта высотой 8,5 и 9 футов. Максимальная длина судна — 89,99 м., ширина — 14 м., объем грузовых трюмов — 5611,4 куб.м., скорость — 11,5 узлов.

По словам директора по судостроению группы МНП Андрея Иванова: «Финальные переговоры с литовским заказчиком проходили во время выставки «Нева-2007», тогда же был подписан и контракт. В соответствии с условиями контракта, Волгоградский завод построит четыре сухогруза, спроектированных Морским инженерным бюро, с которым мы сотрудничаем давно и успешно».

Волгоградский судостроительный завод в нояб. 2006г. завершил строительство серии из семи сухогрузов проекта 006RSD05 для компании Палмали.

В сент. текущего года на ВгСЗ передан заказчику третий двухвинтовой сухогрузный теплоход дедвейтом 6750 т. проекта RSD19, построенный для Irinvestship Limited (Иран). Контракт на серию сухогрузов «река-море» был заключен в авг. 2005г.

В конце янв. состоялась закладка второго танкера проекта 4450, которые строятся на Волгоградском судостроительном заводе для шведской компании Svithoid Tankers AB. Контракт был заключен в апр. 2006г.

В авг. 2007г. Волгоградский судостроительный завод и Танаис Марине Групп (Кипр) заключили контракт на строительство серии многоцелевых сухогрузов класса «Волго-Дон макс» типа «Танаис» проекта 007RSD07. Серия из четырех судов плюс два в опционе. Данный сухогруз будет одним из крупнейшим судов отечественной постройки среди сухогрузных судов смешанного плавания и предназначен для транспортировки генеральных, насыпных, лесных и крупногабаритных грузов, а также контейнеров международного стандарта и опасных грузов. ИА Regnum, 3.10.2007г.

Малайзия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— В связи с непрерывным ростом международных морских перевозок портфель заказов у судостроительных компаний стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) обеспечивает загрузку их мощностей до 2011г.; еще более благоприятны перспективы деятельности этих фирм до 2014г. Высокий спрос существует, в частности, на переоборудование танкеров в плавучие основания для добычи нефти, строительство вспомогательных судов для обслуживания морских буровых оснований, а также на модернизацию, ремонт и техническое обслуживание морских буровых платформ.

Компания Keppel FELS (Сингапур) осуществляет крупные инвестиции в расширение своих производственных мощностей. Так, намечается строительство верфей во Вьетнаме и КНР, что позволит снизить производственные издержки за счет использования недорогой рабочей силы в этих странах.

Keppel FELS уделяет большое внимание разработке наиболее современной продукции, в частности, специальных судов для работы в арктических регионах, а также на мелководье в зимних условиях.

Положение в мировом строительстве судов и плавучих оснований для нефтегазовой промышленности характеризуется весьма продолжительными сроками поставки различного оборудования. Так, у компании Keppel FELS эти сроки для оборудования общего назначения составляют 24 месяца, а для буровых установок — 16-30 месяцев; еще более продолжительными являются сроки поставки подводного оборудования.

Компания Malaysia Marine Heavy Engineering (ММНЕ), являющаяся отделением малайзийской государственной нефтегазовой корпорации Petronas, завершает крупную программу расширения своих мощностей. В рамках указанной программы в конце 2008г. предполагается установить новый достроечный причал, а в III кв. 2008г. — за-

вершить расширение существующего причала. Компания также ведет строительство одного из самых крупных сухих доков в регионе; его длина составляет 400 м., ширина — 80 м и высота — 40 м.

Компания Kencana Petroleum (Малайзия) недавно завершила модернизацию своей судовой верфи, площадь которой увеличилась с 24 до 67 га (инвестиции составили 14,5 млн.долл.). Kencana Petroleum намеревается продолжить расширение производственных мощностей, что позволит освоить выпуск самоподъемных и полупогружных буровых платформ.

Компания Offshore Works (Малайзия) специализируется на предоставлении услуг по техническому обслуживанию и ремонту буровых платформ. Offshore Works ведет поиск земельного участка (площадью 100-150 га) в Малайзии или Индонезии для строительства новой судовой верфи (необходимые инвестиции — 28,9 млн.долл.). Согласно оценке, потенциальный ежегодный объем заказов в странах ЮВА для такой компании, как Kencana Petroleum, составляет от 869 млн. до 1,2 млрд.долл.

По мнению компании Petronas Carigali (отделение Petronas), спрос на новые буровые платформы достигнет максимального уровня в 2010г. Кроме того, с 2014-2015гг. начнется процесс замены платформ, построенных в 80гг., что породит новую волну спроса.

В перспективе на рынке морских буровых платформ следует ожидать значительного роста спроса на различные услуги, особенно по возобновлению добычи на месторождениях, которые в период низких цен на нефть считались нерентабельными. Сейчас эти месторождения, прежде всего находящиеся на расстоянии 10-30 км. от действующих платформ, активно подключаются к сети подводных трубопроводов.

На судовой верфи в пров. Шаньдун (КНР) компания Yantai Ruffles Shipyard осуществляет установку крупнейшего в мире порталного крана грузоподъемностью до 20 тыс.т. Это, в частности, позволит расширить выпуск полупогружных буровых платформ, который предполагается довести до 10 ед. в год. БИКИ, 13.11.2007г.

Марокко

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Король Марокко Мохаммед VI объявил о начале строительства крупнейшего индустриального парка в Африке в Джорф Ласфар — в 210 км. к югу от Рабата, с бюджетом в 165 млн.долл. Построенный на 500 га, проект сможет принести до 1,8 млрд.долл. прибыли, поможет созданию 50 000 новых рабочих мест и 200 компаний к 2013г., а также окажет социально-экономическое воздействие на целый регион. Данный проект станет первой индустриальной зоной для тяжелой промышленности страны, поскольку станет местом встречи компаний энергетического, металлургического и химического секторов. РИА «Новости», 19.12.2007г.

Мексика

Станки

Правительство Мексики поощряет экспорт готовых изделий и стимулирует импорт оборудования, необходимого для их производства. Важное место в этом импорте занимают металлорежу-

щие станки, собственное производство которых в стране отсутствует.

По данным Министерства торговли США, в 2005г. продажи в Мексике станков, входящих в позиции 8456-8461 и 8463 Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, составили 721,8 млн.долл., увеличившись по сравнению с предг. на 43%. В 2006г. они возрастут, согласно прогнозу, на 2%.

Продажи в Мексике станков, входящих в позиции 8456-8461 и 8463 Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, в

	млн.долл.			
	2003г.	2004г.	2005г.	2006г. ¹⁾
Производство.....	0	0	0	0
Экспорт	50,4	31,3	21,7	22,2
Электроэрозионные станки	0,02	0,07	0,8	0,3
Обрабатывающие центры	9,7	0,6	1,3	1,3
Импорт	399,0	533,4	743,5	758,4
Электроэрозионные станки	3,7	6,9	7,0	7,1
Обрабатывающие центры	60,2	86,1	115,4	117,8
Видимое потребление.....	348,6	502,1	721,8	736,2
Электроэрозионные станки	3,7	6,8	6,2	6,8
Обрабатывающие центры	50,5	85,5	114,1	116,5

¹⁾ Оценка.

В 2003-05гг. импорт металлорежущих станков в Мексику стремительно нарастал. В частности, ввоз металлообрабатывающих центров в 2005г. увеличился на 34% после 43% прироста в 2004г. Что касается электроэрозионных станков, то их закупки за границей возросли в прошлом году только на 1,4%, но зато в 2004г. — на 86%.

Главные поставщики металлообрабатывающих центров и электроэрозионных станков на мексиканский рынок,

	в % к общему импорту данных станков			
	2003г.	2004г.	2005г.	2006г. ¹⁾
Металлообрабатывающие центры				
ФРГ.....	27,4	28,3	28,4	28,0
Япония	26,6	27,8	24,6	26,3
США	19,5	22,0	16,8	19,4
Италия	1,7	5,5	10,1	5,8
Бразилия.....	10,4	3,2	7,0	6,9
Прочие поставщики	14,4	13,2	13,1	13,6
Электроэрозионные станки				
КНР	4,3	10,2	20,9	
Япония	25,2	25,7	19,8	
США	18,5	29,2	15,5	
Швейцария.....	19,4	8,4	9,3	
Тайвань.....	18,4	9,9	9,0	
Прочие поставщики	14,2	16,5	25,5	

¹⁾ Оценка.

Из крупных фирм-поставщиков рассматриваемых видов станков в Мексику можно выделить Cincinnati, Hardinge, Haas, Fadal и Mazak US (США), Hermle, Honsberg-Mascol, MVM, Junker Maschinen, EMAG, DMG и Deckel (ФРГ), Hamai, Hitachi-Seiki, Kitamura, Mori-Seiki, Okuma, Mitsubishi и Toyoda (Япония), Daewoo и Hyundai (Республика Корея), Zayer и Pinachio (Испания), DIXI-SIP и Charmilles (Швейцария), Leadwell (Тайвань).

Страной-лидером по поставкам станков в Мексику считается ФРГ, доля которой в общем импорте в 2005г. равнялась 24,2%.

Географическая структура импорта станков в Мексику, в %

	2003г.	2004г.	2005г.	2006г. ¹⁾
ФРГ.....	12,9	19,8	24,2	24
Япония	20,5	16,7	19,0	18
США	27,0	20,8	18,3	22
Италия.....	6,6	6,6	5,7	6

Бразилия	1,8	1,5	4,4	2
Испания	6,6	3,3	2,4	3
Тайвань	1,1	2,3	1,6	2
Прочие поставщики	23,5	29,0	24,4	23

¹⁾ Оценка.

Основными покупателями станков в Мексике являются компании-производители автомобилей, бытовых машин и приборов, электротехнического и электронного оборудования промышленного назначения.

При разработке стратегии проникновения на рассматриваемый рынок аналитики рекомендуют экспортерам иметь в виду, что в промышленности Мексики доминируют семейные предприятия. Лишь у 2,2% промышленных фирм число занятых превышает 250, а у более 90% оно составляет 10-15.

В стране много дистрибуторских компаний, однако большинство из них (как и агентов) находится в столичном регионе (Мехико-Сити). Крупные дистрибуторы могут также иметь конторы в двух других главных городах страны — Монтеррее и Гвадалахаре. По традиции фирмы, находящиеся в столичном регионе, обычно не ведут дела в северных штатах, а действующие на севере — в южных. Из этого следует, что для обеспечения эффективных продаж на всей территории страны поставщику может понадобиться более одной дистрибуторской фирмы.

При сбыте через местного дистрибутора последний, как правило, берет на себя все расходы, связанные с продвижением товара на рынке, а также с возможным непоступлением платежей. Однако многие мексиканские дистрибуторские компании предпочитают действовать в качестве агентов, поставляющих товары непосредственным потребителям. В этом случае они получают комиссионные от продаж.

Местные компании, представляющие интересы иностранных производителей, заинтересованы в получении от последних эксклюзивных прав на продажу; это защищает их от более низких цен, которые могут быть предложены другим импортерам и дистрибуторам. Фирмы-представители стараются также работать с теми поставщиками, которые гарантируют послепродажное обслуживание и представляют своевременную информацию о появлении новой продукции.

Крупные мексиканские импортеры и дистрибуторы станков обычно реализуют только от двух до пяти их видов, что обусловлено ограниченными финансовыми возможностями этих компаний. Следует иметь в виду, что некоторые мексиканские потребители предпочитают закупать станки напрямую у производителей, чтобы избежать дополнительных наценок.

Мексиканские покупатели часто выбирают тех поставщиков станков, которые демонстрируют четкое намерение организовать быстрое послепродажное обслуживание на месте. В этой связи многие японские компании берут на себя во время переговоров обязательство обеспечивать прибытие их обслуживающего персонала на завод клиента не позднее чем через 48 ч. после получения соответствующей заявки. Многие из указанных компаний открыли в Мексике сбытовые конторы, которые поставляют станки предприятиям, созданным в этой стране японскими автомобильными фирмами.

Согласно мексиканскому стандарту NOM-EM-144 Semarnat (начавшему действовать в нояб. 2003г.), все товары, импортируемые в страну в деревянной таре, могут подвергаться фитосанитарному инспектированию в пункте их прибытия.

Станки, ввозимые в Мексику из стран Нафта, пошлинами не облагаются. В остальных случаях пошлины взимаются, но их ставки сравнительно невысоки (от 3 до 23%), ибо правительство, как уже указывалось, стимулирует импорт средств производства. Чтобы сократить зависимость от американского рынка, Мексика заключила соглашения о свободной торговле с ЕС, ЕАСТ, странами так называемого Северного треугольника (Гватемала, Сальвадор, Гондурас) и «Группой трех», куда входят, в частности, Колумбия и Венесуэла. Подписаны также соглашения с отдельными странами — с Чили, Коста-Рикой, Уругваем, Боливией, Никарагуа, Израилем и Японией.

Нетарифных барьеров для ввоза в Мексику станков не существует, но Законом об импорте предусмотрены весьма строгие требования в отношении необходимой товарной документации. В число основных требуемых документов входят импортная заявка, сертификат о происхождении из стран Нафта, счет-фактура, страховой полис и транспортные накладные.

Кроме того, все ввозимые в Мексику товары должны иметь документ, свидетельствующий о том, что эти товары продаются также в стране их происхождения. Таким документом может служить письмо из местной торговой палаты.

Мексиканский закон о таможене предъявляет очень жесткие требования к подготовке и представлению таможенной документации. Ошибки в последней могут караться штрафами и даже конфискацией товаров в качестве контрабандных. В этой связи аналитики рекомендуют экспортерам принимать меры к тому, чтобы их мексиканские клиенты использовали компетентных и надежных таможенных брокеров, или осуществлять расчеты на базе аккредитива и аналогичных форм платежа.

Лишь около 36% мексиканских компаний пользуются или имеют доступ к коммерческим банковским кредитам, ставки которых довольно высоки. По этой причине большинство местных покупателей обращается к производителям и/или дистрибуторам с просьбами о рассрочке платежей на 60-90 дней. Особенно важное значение финансирование имеет при закупках дорогостоящих станков с ЧПУ. БИКИ, 17.8.2006г.

Нидерланды

Судостроение

Является старейшей отраслью промышленно-сти Нидерландов. В 2006г. в отрасли трудилось 10 тыс. чел., из которых 4,3 тыс. чел. заняты в производстве новых судов. По объему производства голландская судостроительная промышленность занимает третье место в Европе, на долю которой приходится 12,7% европейского рынка данной продукции.

Общий годовой оборот отрасли составляет 1,8 млрд. евро, из которых 60% приходится на экспортные операции. Большинство крупных компаний имеют пакет заказов на строительство новых судов, обеспечивающий загрузку мощностей до конца 2008г.

Наличие в стране свыше трехсот судостроительных и судоремонтных фирм, укомплектованных опытным инженерно-техническим персоналом и квалифицированной рабочей силой, крупных конструкторских бюро, применение на ведущих предприятиях последних достижений мирового судостроения позволяют Нидерландам проектировать и строить современные суда.

Голландское судостроение известно созданием самых мощных судов для производства дноуглубительных работ (земснаряды, скалодробители, суда для заготовки гравия). «ИХЦ Холланд» (IHC Holland), является единственной компанией в Нидерландах, способной предоставить полный спектр услуг в области создания дноуглубительной техники и специализированного снабжения: проектирование, производство, поставка, исследование и реконструкция. Компания занимает 50% мирового рынка в строительстве дноуглубительного оборудования. Международный рынок этого сектора достигает 3 млрд. куб. м. по объему вынимаемого грунта.

Голландия вносит вклад в создание сложных плавсооружений и судов для разведки и добычи в море нефти, газа и минеральных ископаемых, таких, как суда для бурения разведочных скважин, буровые платформы стационарного, полупогружного и погружного типа, суда для укладки труб под водой, суда для обслуживания и снабжения плавсредств, занятых на добыче нефти и газа, мощные плавкрановые суда, плавучие буи, плавучие нефтехранилища.

Судоверфи Нидерландов издавна известны как поставщики современных технических сложных судов для рыбного хозяйства — производственных и транспортных рефрижераторов, рыбоконсервных баз, траулеров.

Голландия поставляют буксирные суда, суда для перевозки автомобилей, суда для перевозки пассажиров и колесной техники с горизонтальной погрузкой-выгрузкой, балкерные угле- и нефтерудовозы, суда для перевозки генеральных грузов, лоцманские, гидрографические, патрульные, спортивные суда, парусно-моторные яхты.

Строительство судов менее 100 брт. и особенно строительство речных судов характеризуется снижением объемов, за исключением сектора судов технического флота, в котором Нидерланды занимают ведущее место в Европе.

Голландская судостроительная промышленность умело соразмеряет свои производственные мощности с рыночным спросом, оперативно реагируя на его колебания. Отрасль развивается за счет технологических усовершенствований. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы ведутся не только в крупных судостроительных компаниях, но и в 50 специализированных фирмах и организациях. По итогам 2006г. на исследовательскую деятельность было потрачено 120 млн. евро. Клиентам предлагаются соответствующие индивидуальным запросам «ноу-хау», современные индустриальные производственные методы и высококачественное обслуживание. Голландские судостроители чутко откликаются на потребности морских заказчиков.

Сильной стороной судостроения является строительство и ремонт судов сложной конструкции, таких как рефрижераторные и контейнерные суда, танкеры для перевозки химикатов и газа,

ультрасовременные рыболовецкие и речные суда, а также земснаряды.

Ежегодно голландская судостроительная промышленность выпускает, в зависимости от поступления заказов, следующие типы судов: танкеры для перевозки химпродуктов, грузовые суда, сударефрижераторы, суда-контейнеровозы, суда типа ро/ро, суда-газовозы, паромные суда, рыболовецкие суда, прочие суда (не грузовые).

Судостроительные верфи Нидерландов имеют самую высокую в Европе производительность труда, а их продукция — самая низкая по себестоимости в Европе. Предприятия обладают технологией, оборудованием и профессионализмом, необходимыми для выпуска высококачественной и конкурентоспособной продукции.

Голландские верфи находятся среди самых рентабельных в Западной Европе. Это положение подкрепляется фактом наличия спроса на реконструкцию флота. Для голландских судостроителей, как и для большинства европейских судостроителей, которые не строят крупные суда для транспортировки больших объемов сырьевых и полуобработанных навалочных грузов (нефть, зерно, руда), имеется привлекательный и растущий рынок для высокосложных судов, предназначенных для специализированной транспортировки.

Голландские судостроители испытывают в последние годы сильную конкуренцию со стороны восточноевропейских судостроителей и судоремонтников. Высокие субсидии в странах-конкурентах сильно влияют на положение голландской судостроительной промышленности. Негативное влияние также оказало повышение цен на продукцию металлургической промышленности.

Военно-морское судостроение, специализирующееся на строительстве подводных лодок и фрегатов, испытывает сильную конкуренцию со стороны Германии, Франции, Италии, Испании, Великобритании и США. В 2005г. товарооборот военного судостроения достиг 220 млн. евро. Основными рынками сбыта для судостроительной промышленности являются европейский — 60% и американский — 20%.

Машиностроение с РФ

Компании «Российский алюминий» и «Хемкон» (Нидерланды), создали 1 нояб. 2007г. в Красноярске совместное предприятие по производству техники для обеспечения электролизного производства. СП «Хемкон — Русал Сибирь» учреждено на паритетных началах. Производственная мощность завода планируется на уровне 40 машин в год. На полную производственную мощность компания выйдет в 2009г. В рамках проекта «Промпарк Сибирь» «Хемкон» производит 20-25 машин в год. Проект «Промпарк Сибирь» был запущен «Русалом» в 2004г. в Красноярске с целью развития производства и сервисного обслуживания основного технологического оборудования, необходимого для алюминиевых и глиноземных предприятий. Инфраструктура промпарка включает полностью оборудованные помещения и коммунальную инфраструктуру. Участие компаний-производителей в проекте «Промпарк Сибирь» обеспечивает снижение себестоимости производимого оборудования на 20-30%.

В 2007г. голландское Агентство международного бизнеса и сотрудничества (EVD) совместно с Морской торговой комиссией Нидерландов поставила задачу отраслям морской промышленности страны (разработка морских месторождений, яхтенный спорт, судостроение и поставщики судового оборудования) подготовить трехлетнюю программу продвижения на российский рынок. Проведенные голландскими экономистами исследования идентифицировали Россию в качестве одного из самых благоприятных рынков. После чего был создан проект, получивший название «Россия в Фокусе», который был официально открыт в Санкт-Петербурге мэром Роттердама Иво Опстелтеном 26 сент. 2007г. во время морской торговой ярмарки «Нева 2007». Задачей проекта является оптимизация сотрудничества между российской морской промышленностью и Нидерландами, с помощью организации деловых связей, технического сотрудничества, участия в ярмарках, рекламных компаниях и публикации обзоров состояния рынка.

В 2007г. продолжалось активное деловое сотрудничество группы российских компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (МНП) с нидерландскими судостроителями. В состав МНП входят пять ведущих судостроительных верфей: «Алмаз» (Санкт-Петербург), «Красное Сормово» (Нижний Новгород), «Нижегородский теплоход» (г. Бор), Волгоградский судостроительный завод, Астраханский завод имени III Интернационала.

Основными типами судов, поставляемых голландским судовладельцам, являются несамоходные баржи, понтоны и корпуса танкеров и сухогрузов. В 2006г. МНП подписала, а в 2007г. приступила к реализации ряда контрактов с нидерландской компанией Rensen Shipbuilding BV на строительство в России корпусов судов на 18 млн. евро. Судостроительные заводы «Нижегородский Теплоход» и Астраханский имени III Интернационала приступили к изготовлению каждый трех корпусов сухогруза для перевозки генеральных, насыпных грузов проекта 164-РТ, Астраханский завод «Лотос» — одного корпуса контейнеровоза типа Marina.

В сент. 2007г. Астраханским заводом имени III Интернационала спущен на воду пятый из шести корпусов сухогруза проекта 182-РТ (типа Azolla), строящихся по заказу голландской компании «Ренсен Шипбилдинг БВ». Строительство шестого корпуса завершено в дек. 2007г. Рабочие чертежи проекта выполнены конструкторами завода имени III Интернационала. Надзор за работами осуществляет классификационное общество «Бюро Веритас» (Нидерланды).

Сухогруз типа Azolla — это речное двухвинтовое судно-контейнеровоз с двойным дном и двойными бортами, предназначенный для перевозки контейнеров международного класса, металла, а также генеральных, насыпных грузов, включая руду, уголь, зерно, минеральные удобрения, лес и т.д. Речные сухогрузы этого типа одни из самых крупных в Европе. Основные технические характеристики судна: длина — 135 м., ширина — 14,2 м., высота борта — 4,8 м., осадка — 3,8 м., объем грузового трюма — 7100 куб. м., контейнероёмкость — 421 шт.

МНП рассматривает Нидерланды в качестве одного из наиболее стабильных и перспективных партнеров в области строительства, как техниче-

ски простых судов и корпусов, так и более сложных технологических решений (суда обеспечения морских нефтегазовых разработок, танкеры-химовозы, дноуглубительная техника).

12 апр. 2007г. во втором по величине г. Тульской обл. Новомосковске состоялся официальный запуск в эксплуатацию полномасштабной фабрики по производству упаковки из гофрокартона «Готэк-Центр». В строительстве предприятия принимали участие специалисты компании «Сторк», проводившие установку и наладку станции краскосмещения Stork16W.

Открытие фабрики явилось одним из наиболее важных событий в жизни группы предприятий «Готэк» и российской упаковочной отрасли в целом. На новом предприятии группы «Готэк» сформирован уникальный не только для России, но и для Европы технологический комплекс, оснащенный самым современным оборудованием и технологиями ведущих мировых производителей. Оборудование фабрики, а также грамотная производственная логистика, дающая возможность сократить внутренние издержки и минимизировать сроки прохождения заказа, позволяет «Готэк-Центру» реализовать заказы клиентов любого масштаба, как по объему, так и по размеру и сложности конструкций. С выводом нового производственного объекта на полную мощность группа предприятий «Готэк» не только значительно увеличит общие объемы производства и продаж гофропродукции, но и еще более закрепит свои позиции абсолютного лидера российской упаковочной отрасли.

Норвегия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— В четверг буровая платформа Energy Exerter 100-метровой высоты медленно вошла в гавань Киркенеса. В ближайшие 30 дней северный норвежский город должен продемонстрировать работающим в Баренцевом море компаниям свои возможности по обслуживанию буровых платформ.

Впервые с начала 1990в Киркенесе появилась буровая платформа. Платформа Energy Exerter, которую отбуксировали из Печорского моря, стоит в Киркенесе месяц на ремонте и техобслуживании, после чего ее погрузят на транспортное судно и отправят в Шотландию.

Местная компания Henriksen Shipping Service (HSS) несколько лет добивалась возможности проводить обслуживание буровых платформ для нефтегазовых компаний. Данная операция будет слишком масштабной для HSS, поэтому в ней будут задействованы все киркенесские компании, имеющие необходимую квалификацию.

Операция принесет местным компаниям несколько млн. норвежских крон, сообщил генеральный управляющий HSS Арве Хенриксен.

Что для Киркенеса еще важнее — это продемонстрировать эффективное и качественное обслуживание платформ. А. Хенриксен не берется утверждать, что его компания получит новые контракты на подобные работы, но считает, что есть неплохие шансы.

«Уровень активности в Баренцевом море будет только повышаться, имеются явные признаки того, что и другие платформы могут направить в Киркенес для новых работ по ремонту и техобслу-

живанию. Поэтому для нас жизненно важно продемонстрировать свои возможности в этой области», — сказал А. Хенриксен.

Как отметил генеральный секретарь норвежского Баренцсекретариата Руне Рафаэльсен, контракт по платформе Energy Exerter отражает важное значение Киркенеса для нефтегазовых проектов, которые будут проводиться на Баренцевом море в ближайшем будущем.

«У Киркенеса имеются географические преимущества — незамерзающий порт и непосредственная близость к России. Для большинства международных компаний было бы совершенно естественно использовать Киркенес в своей деятельности, в т.ч. в качестве ремонтно-технической базы. Все, кто задействован сегодня в этих работах, должны стараться создать наилучшие условия для владельцев платформ. Киркенесский порт должен обеспечить самое совершенное логистическое решение для каждой из подобных операций», — сказал Р. Рафаэльсен. www.barentsobserver.com, 4.12.2008г.

— У министра финансов Норвегии готов план антикризисных мероприятий, который не замедлят привести в действие, если экономическая ситуация будет продолжать ухудшаться. По мнению критиков, правительство не осознает всей тяжести сложившегося положения.

Больше всех пострадали экспортеры и судостроители, которые рискуют потерять миллиардные долларовые контракты и тыс. рабочих мест. Как сообщила министр финансов Норвегии Кристин Халворсен, у нее имеется готовый план антикризисных мер. При этом она не собирается вносить поправки в госбюджет на 2009г., который критики считают слишком оптимистичным.

«Мы обсуждаем различные меры, которые могут приниматься при необходимости», — сказала г-жа министр в интервью газете Dagens Næringsliv. По ее мнению, запоздалыми меры не будут.

Тем не менее ряд экономистов и промышленников считает, что Норвегия серьезно пострадает от международного кризиса, и тяжелее всего придется экспортному и судостроительному сектору. «Я никогда не видел, чтоб кризис заходил так далеко и глубоко — такое впечатление, что весь мир остановился», — сказал Магнус Стангелан, председатель правления судостроительной компании Bergen Group.

По его мнению, правительство Норвегии должно оказать помощь агентству по кредитованию экспорта, которое находится под контролем государства. «Если агентство не сможет предоставить кредиты экспортерам, потери составят несколько млрд. крон», — подчеркнул г-н Стангелан. Особенно тяжелые последствия ожидают норвежские прибрежные поселения, считает он.

В усиленному вмешательству со стороны государства призывает также Федерация норвежской промышленности. «Проблема в том, что правительство не осознало всей тяжести ситуации», — сказал в интервью Dagens Næringsliv глава федерации Стейн Лиер-Хансен. — Ситуация беспокоит нас уже полгода, и вся проблема — что государственные чиновники не желали воспринимать или понимать ситуацию до последних дней». www.barentsobserver.com, 18.11.2008г.

— Портовые власти Киркенеса (Норвегия) готовятся к операции по погрузке на транспортное

судно буровой платформой Energy Exerter, находящейся в пути из Печорского моря в Шотландию. Как отметил руководитель местной корабельной компании, фьорды в районе Киркенеса идеально подходят для таких операций.

Самоподъемная платформа Energy Exerter компании Northern Offshore использовалась для бурения на Долгинском месторождении в Печорском море. Теперь платформу предстоит отбуксировать в Бекфьорд (район Киркенеса), где в начале дек. ее погрузят на 159-метровое большегрузное полупогружное транспортное судно Fjord, которое доставит платформу в Шотландию.

Киркенесу очень повезло, что здесь могут предложить русским дополнительные возможности, сказал в интервью глава местной корабельной компании Henriksen Shipping Арве Хенриксен. Киркенес, подчеркнул он, идеально подходит для подобных операций в Баренцевом море благодаря своим глубоководным и незамерзающим фьордам. В Киркенесе операции такого рода до сих пор не проводились.

Платформа Energy Exerter была построена в 1982г., зарегистрирована в Либерии, принадлежит американской компании Northern Offshore и приписана к порту Абердин (Шотландия). С платформы можно бурить при глубине моря до 100 м и на глубину до 8300 м. www.barentsobserver.com, 4.11.2008г.

— На северодвинской верфи «Севмаш» (Архангельская обл.) состоится торжественная церемония передачи норвежскому заказчику морской платформы MOSS CS-50, сообщили в пресс-службе предприятия.

Платформа представляет собой масштабное сооружение катамаранного типа со свободной палубой (габариты 118x70x40 м., вес 15 тыс. т.). Это уже вторая морская платформа для нефтегазовой индустрии, которая построена на ОАО «ПО «Севмаш».

«Севмаш» не успеет построить к запланированному сроку нефтедобывающую платформу «Приразломная» для «Газпрома». Как поясняют на предприятии, причина задержки — нехватка кадров. Морская ледостойкая платформа «Приразломная» должна стать главным объектом обустройства крупного нефтяного месторождения на шельфе Баренцева моря. Росбалт, 23.9.2008г.

— «Роллс-Ройс» подписал контракт на поставку анкерных систем для двух платформ Штокмановского проекта на 12,4 млн. евро. Производством и поставками займется норвежское отделение компании в г. Браттвег. Оборудование будет установлено на двух платформах типа Moss CS-50, которые будут использоваться при разработке Штокмановского месторождения. Постройка платформ идет на Выборгском судостроительном заводе и предприятиях Samsung Heavy Industry (Южная Корея).

Этот контракт даст «Роллс-Ройсу» ценный опыт на растущем рынке оборудования для арктического шельфа, считают в компании. «Роллс-Ройс», мировой лидер в производстве энергетических систем для применения на суше, на море и в воздухе, присутствует на четырех мировых рынках — гражданской авиации, аэрокосмической военной техники, кораблестроения и энергетики. В управлении, производстве и сервисных предприяти-

ях компании работает 38 000 чел. в 50 странах. www.barentsobserver.com, 17.6.2008г.

– На сайте министерства промышленности и торговли Норвегии опубликована информация о прошедшем Санкт-Петербургском экономическом форуме. В мероприятии принял участие министр промышленности и торговли Д.Т.Андерсен. Он, в частности, участвовал в конференции «Новые глобальные вызовы для мировых рынков продовольствия».

Помимо участия в Форуме министр посетил судостроительную верфь «Северная», которая получила ряд заказов ОТ норвежских компаний: заказы поступили от компаний «Солвик Халл Саплай» и «Сиддис Скиппер II». Д.Т.Андерсен подчеркнул, что он восхищен работой верфи. Министр также отметил, что компании-заказчики выдвигают серьезные требования к качеству произведенной продукции. В этой связи важно, что как норвежские, так и российские судостроительные компании могут работать вместе.

Министр также встретился с представителями норвежских деловых кругов, работающих в Санкт-Петербурге. В частности, на встрече присутствовали руководство российскими отделениями компаний «Статойл» и «Венос-групп».

Д.Т.Андерсену рассказали о положительных и негативных моментах ведения бизнеса в России. Участники встречи отметили, что возникают ситуации, когда достаточно сложно понять российское законодательство. Министр пообещал учесть замечания и обсудить эти вопросы в последующих встречах с российской стороной. www.economy.gov.ru, 13.6.2008г.

– В районе прохождения реки Пасвикэльва Норвегия, Россия и Финляндия совместными усилиями создали трехсторонний парк Пасвик-Инари. Норвежский заповедник Эвре Пасвик, финская территория дикой природы Вэтсэри и российский заповедник Пасвик реализовали совместный трехсторонний проект, призванный содействовать делу охраны природы и налаживанию природного туризма этом районе.

Как сообщает норвежская телерадиокомпания NRK, между тремя странами будет организован трансграничный маршрут. www.economy.gov.ru, 13.6.2008г.

– Норвежская судостроительная компания «Кимек» стала владельцем мурманского проектно-конструкторского центра «Севгипрорыбфлот». Это приобретение должно укрепить позиции компании на российском рынке, сказал директор «Кимека» Грегер Маннсверк.

Проектно-конструкторский центр «Севгипрорыбфлот» до этого принадлежал ЗАО «Севрыбфлот».

«Кимек» имеет многолетний опыт работы на российском Северо-Западе. В начале 1990г. вместе с северодвинской судовой верфью «Звездочка» компания учредила совместное предприятие Zvezdochka Engineering. «Кимек» находится в 100% собственности Bergen Group. www.barentsobserver.com, 12.6.2008г.

– Продукция норвежской судостроительной промышленности отвечает самым высоким требованиям качества и имеет широкое признание во всем мире. В целом отличительными чертами норвежского судостроения являются его высокая специализация и применение современных техноло-

гий. Ему принадлежит 15% мирового рынка по строительству специальных вспомогательных судов и 25% заказов на постройку таких судов, 26% мирового рынка заказов на постройку морских буровых платформ.

8% общемирового рынка судового оборудования и механизмов принадлежит норвежским экспортерам этой продукции. www.economy.gov.ru, 14.4.2008г.

– Норвежская судостроительная компания Aker Yards согласилась продать 70% трех верфей российскому инвестиционному фонду FLC West за 291,9 млн. евро (450 млн.долл.), сообщила компания во вторник. Акции компании отреагировали на эту новость ростом на 23,5%.

«Таким образом, общая стоимость 100% составляет 417 млн. евро, на основании нулевой задолженности и нулевого рабочего капитала», – сообщила компания, сохранившая контроль над 30% акций.

За счет продажи контрольных пакетов трех верфей на Украине и в Германии Aker Yards получит чистую прибыль в 1,2 млрд. норвежских крон (227,2 млн.долл.). «Сделка должна быть завершена к лету 2008г.», – говорится в заявлении норвежской компании.

Aker Yards сохранит 30% холдинга Aker Yards Ukraine Holding AS, которому принадлежит 100% акций верфи в Николаеве на Украине, а также верфей в Висмаре и Варнемюнде в Германии.

Базирующийся в Люксембурге инвестиционный фонд FLC West контролируется правительством России и занимается инвестициями в стратегические для страны сектора промышленности. «Все три верфи, контролируемые Aker Yards Ukraine Holding AS, с помощью новых владельцев смогут уверенно бороться за контракты на строительство торговых судов для российских операторов», – сообщает Aker Yards.

Сделка должна получить одобрение соответствующих регулирующих органов, в т.ч. антимонопольных комиссий Украины и Германии. Рейтер, 25.3.2008г.

– ФГУП «ПО «Севмаш» продолжит строительство танкеров-химовозов проекта Р-668. Об этом сообщили в пресс-службе предприятия в связи с тем, что 21 фев. 2008г. норвежская компания Odfjell ASA объявила об аннулировании контракта с ФГУП «ПО «Севмаш» на строительство танкеро-химовозов.

Основанием для отказа от контракта норвежская сторона называет просрочку исполнения заказа. «Вызывает недоумение обвинение в преднамеренной задержке исполнения контракта, – заявила пресс-служба. – «Севмаш» категорически отвергает это обвинение и заявляет, что добросовестно исполнял обязанности по строительству судов». На предприятии пояснили, что навязанное заказчиком положение контракта о фиксации цены 2004г. на весь период строительства 12 судов вызвало недостаток финансовых средств. Переговоры об установлении справедливой цены к результату не привели. Работы на судах не прекращались и ведутся в настоящее время. Суда будут выставлены на продажу по рыночной стоимости, что позволит выйти на безубыточность проекта.

Многомиллионный контракт между российским судостроительным комплексом «Севмаш» и

норвежской компанией «Одфель» сорвался. Норвежцы намерены добиваться возмещения издержек и понесенных убытков. 12 танкеров должны были принести «Севмашу» более 500 млн.долл. Теперь, не исключено, что российской компании самой придется платить неустойку. ИА Regnum, 26.2.2008г.

— Норвежская фирма Odfjell ASA высказала свои претензии по отношению к российскому производителю высокотехнологичного оборудования и техники — компании «Севмаш». Итогом выражения недовольства стало расторжение заключенного в 2004г. контракта, по которому российское предприятие должно было поставить 12 танкеров-химовозов. В заявлении Odfjell говорится, что «в связи с серьезными задержками в строительстве, сочетающимися с требованиями повышения цены, продолжающимися проблемами в сотрудничестве и затянувшимися переговорами, компания решила направить «Севмашу» уведомление о расторжении контракта». Odfjell заявила, что будет требовать от «Севмаша» возмещения всех своих издержек и понесенных убытков. Российская компания заявляет, что проблемы связаны с недостатком финансирования проекта, т.к. в 2004г. норвежцы настояли на фиксированной цене, не индексируемой с учетом темпов инфляции, что существенно повышает себестоимость танкеров и снижает чистую прибыль «Севмаша». Сейчас норвежская компания готовит документы для передачи в суд на возмещение убытков, понесенных невыполнением обязательств российской стороной. RosInvest.Com, 26.2.2008г.

— Очередной скандал: норвежцы не хотят покупать российские танкеры. Компания ODFjell объявила о расторжении контракта на приобретение 12 химовозов у российского «Севмаш предприятия». Покупатели жалуются на рост стоимости судов и то, что строительство их затягивается. Продавцы не согласны.

Первый танкер должен был быть спущен на воду еще в прошлом году, но этого не произошло. К тому же возросшие цены на металл заставили Севмаш несколько повысить цену. ODFjell не просто расторгает контракт, компания намерена требовать от «Севмаша» возмещения всех своих издержек и понесенных убытков. Если мирно договориться не удастся — обратятся в Стокгольмский коммерческий арбитраж. Вот как прокомментировал в интервью Business FM ситуацию замгендиректора компании «ФинЭкспертиза» Агван Микаелян: «Она не в меньшей степени грозит экономическими последствиями для самих норвежцев. На сегодняшний момент свободных мощностей, где можно заказать танкеры и получить в обозримом будущем, просто нет. И в этом смысле, я думаю, что будут стороны заинтересованы найти некий компромисс».

12 танкеров-химовозов должны были обойтись покупателям в 500 млн.долл. Контракт был заключен в 2004г. и с тех пор стоимость партии увеличилась до 544 млн. Эксперты сходятся во мнении, что российские предприятия изначально занижали цены, чтобы привлечь покупателей, а в новых условиях рынка не справились со сметой. Этот очередной скандал — скорее, удар по имиджу страны, чем по бюджету предприятия, говорит аналитик инвестиционной группы «КапиталЪ» Михаил Пак: «Севмаш предприятие — это ФГУП и в прин-

ципе больше 50% всей выручки компании обеспечивает гособоронзаказ. И по идее, несмотря на то, что даже сумма контракта достаточно существенна, его расторжение, я не думаю, что из-за этого Севмаш понесет колоссальные убытки. Но, безусловно, это будет сильный удар по репутации компании. И вполне вероятно, что в перспективе можно будет ожидать то, что компании будет проблематично находить покупателей на эти танкеры».

Но Севмаш не отчаивается. Предприятие намерено достроить и продать танкеры. В официальном сообщении компании говорится, что компания добросовестно исполняла все обязательства. А раз заказчик отказался — суда будут выставлены на продажу по рыночной стоимости, что позволит выйти на безубыточность проекта. Однако в пресс-службе компании на просьбу Business FM прокомментировать ситуацию ответили отказом, ссылаясь на то, что еще предстоит судебное разбирательство.

Недавно Алжир отказался купить несколько самолетов МИГ российского производства. А в Индии ни как не могут дожидаться окончания строительства авианосца «Адмирал Горшков». PRNewswire, 26.2.2008г.

— Норвежская Odfjell расторгла контракт с «Севмашем» (Архангельск) на строительство 12 танкеров стоимостью 500 млн.долл. Об этом говорится в сообщении Odfjell. Как говорится в сообщении, контракт был расторгнут, в частности, в связи с повышением цены контракта до 544 млн.долл. с 500 млн.долл. Кроме того, норвежская компания сообщает, что заплаченные взносы должны быть покрыты международными банками. Odfjell будет требовать полной компенсации затрат, связанных с множественными нарушениями контракта.

Если стороны не придут к взаимному соглашению, дело будет передано в арбитражный суд Швеции, как прописано в контракте. Контракт на строительство 12 танкеров-химовозов дедеветом 45 тыс.т. каждый, подписан в 2004г.

ФГУП ПО «Севмаш» — крупнейший в России судостроительный комплекс, единственная верфь в стране, главная задача которой строительство атомных подводных лодок. Завод с территорией более 300 га объединяет в своей структуре более 100 подразделений. Предприятие специализируется на производстве военной техники для ВМФ России и зарубежных заказчиков, техники для морской добычи нефти и газа, а также в гражданском судостроении. С 1939г. было построено 45 надводных кораблей, 163 подводные лодки, из них 128 с ядерной энергетической установкой. На предприятии работает более 25 тыс.чел. АК&М, 22.2.2008г.

— Норвежская кораблестроительная компания «Одфель» расторгла контракт с северодвинским «Севмашем» на постройку танкеров для перевозки химических продуктов. Причиной для расторжения стало отставание от графика и перерасход средств. Разрыв контракта может серьезно повредить репутации российского предприятия в стране и за рубежом.

Контракт на постройку до 12 танкеров был подписан в 2004г. и был назван историческим соглашением для норвежско-российских промышлен-

ных связей. Сумма контракта составила 500 млн.долл.

«Мы крайне разочарованы», – сказал руководитель компании Терье Стуренг в интервью норвежской газете Dagens Næringsliv, добавив, что российская судоверфь с пренебрежением отнеслась к условиям контракта и не проявила желаний их соблюдать.

Разрыв контракта с норвежцами станет новым ударом по репутации «Севмаша», известного в мире строителя атомных подводных лодок. Предприятие переживает кризис в отношениях с ВМФ Индии по причине задержек и перерасходов бюджета по проектам переоборудования авианосца и строительства дизельной подводной лодки. «Они не стали считаться с тем, что это коммерческий проект. Его намеренно саботировали и затягивали», – заявил г-н Стуренг в интервью.

«Из-за серьезных отставаний от графика постройки, требований верфи о повышении цены, постоянных проблем во взаимодействии и затянувшихся переговорах компания решила направить в адрес «Севмаша» официальное сообщение о разрыве», – говорится в пресс-релизе компании «Одфель». Остается открытым вопрос, какую компенсацию «Одфель» потребует от «Севмаша». Если российское предприятие не примет требования компании, дело будет разбираться в суде.

«Севмаш» давно рекламирует свои возможности в связи с нефтегазовыми проектами на Баренцевом море, в частности, со Штокмановским. Ситуация с «Одфель», равно как и с ВМФ Индии, может серьезно подорвать шансы предприятия на новые коммерческие контракты в нефтегазовой сфере. www.barentsobserver.com, 21.2.2008г.

– Норвежская компания Aker Kvaerner Engineering and Technology отозвала иски о требованиях к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) России, сообщила сегодня пресс-служба ФАС.

Ранее Aker Kvaerner Engineering and Technology направила в ФАС России ходатайство о приобретении контрольного пакета акций с правом голоса ОАО «Астраханский корабель». На момент подачи ходатайства указанная сделка уже была осуществлена в нарушение требований ст.28 федерального закона «О защите конкуренции». По данному факту ФАС России было возбуждено дело об административном правонарушении. По результатам его рассмотрения на компанию Aker Kvaerner Engineering and Technology был наложен штраф в 100 тыс. руб. Штраф норвежская компания выплатила полностью.

Проанализировав состояние конкурентной среды на рынке технических средств для разведки и добычи углеводородов в российском секторе Каспийского моря, ФАС России пришла к выводу, что на момент подачи ходатайства крупнейшим производителем данной продукции являлось ОАО «Астраханский корабель». Эта компания занимает доминирующее положение на рынке и имеет долю, значительно превышающую 50%

В соответствии с п.5 ч.2 ст.33 федерального закона «О защите конкуренции». ФАС России 22 окт. 2007г. отказала в удовлетворении ходатайства. По мнению ФАС, в результате осуществления заявленной сделки произойдет ограничение конкуренции, в т.ч. в результате возникновения доминирующего положения Aker Kvaerner Engineering and Technology и ее группы лиц на указанном рынке.

Не согласившись с таким решением антимонопольной службы, Aker Kvaerner Engineering and Technology обратилась в арбитражный суд. Однако 30 янв. 2008г. она отозвала иск к ФАС России, признав тем самым законность и обоснованность действий ФАС. Прайм-ТАСС, 31.1.2008г.

ОАЭ

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Машиностроительная корпорация Уралмаш и компания ABB Industries FZE (Объединенные Арабские Эмираты) заключили соглашение о стратегическом партнерстве в сфере разработки, производства и поставки продукции промышленного назначения, обмена опытом проектирования, технологиями и знаниями. Срок действия соглашения – до конца 2009г. Компании планируют сотрудничать в области создания высокотехнологичных систем и решений для различных отраслей промышленности, для металлургии.

Стороны будут совместно участвовать в подготовке и реализации различных проектов, привлекать друг друга к разработке новых систем и решений, наращивать технологический и инженеринговый потенциал. Уже началась реализация совместного проекта МК Уралмаш и ABB Industries FZE на одном из заводов Arcelor Mittal Steel в г. Краков, Польша, по реконструкции двух прокатных станов, изготовленных в свое время Уралмашзаводом. Прорабатывается вопрос о реализации проекта по реконструкции прокатных станов на металлургическом комбинате в г. Фридек-Мистек (Чехия). www.metalinfo.ru, 11.7.2008г.

– На международной выставке катеров и яхт, прошедшей в Дубае, заключено рекордное количество сделок. За четыре дня ее работы компаниям-участникам удалось продать сотни судов. Особым спросом у покупателей пользовались яхты класса «люкс» производства ОАЭ, американские быстроходные катера модели Cigarette 39, а также 20-футовые катера по 375 тыс.долл., которые были раскуплены в первый же день.

Dubai International Boat Show-2008 проводилась 11-15 марта в дубайском международном морском клубе (Dubai International Marine Club, Mina Seyahi). Emirates.SU, 16.3.2008г.

– По мнению промышленных экспертов, Объединенные Арабские Эмираты, к 2012г. продемонстрируют самый высокий среди стран Персидского залива спрос на станки, сообщило 23 нояб. агентство Gulf News. По данным британской аналитической фирмы Gobi International, спрос на станки в государствах Персидского залива к 2012г. вырастет на 39%, с нынешних 3,1 млрд.долл. до 4,3 млрд.долл.

Тревор Пант (Trevor Punt), директор Института международных исследований в Ближнем Востоке (PIR Middle East), находящегося в Дубае, отмечает, что промышленность пока находится на ранних стадиях развития, но появление в ОАЭ новых отраслей, таких как пищевая промышленность и производство автомобилей, подстегнет спрос на станки, производственные решения и услуги. Он заявил, что количество промышленных предприятий в ОАЭ за пять лет увеличилось на 42,2%, с 2509 до 3567, и 273, или 8,3% из них были созданы в 2006г. www.rusarabbc.com, 24.11.2007г.

Оман

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Оман ориентирован на дальнейшее укрепление связей в сфере морского дела и морской торговли, позиционируя себя в качестве ведущего регионального центра по ремонту кораблей. Недавно в этой стране завершились работы по строительству нового обширного сухого дока и ремонтных мастерских. Расположенный на побережье Оманского залива, с проливом Ормуз и Аравийским морем на северо-восточной оконечности страны, и протяженным побережьем на юге вдоль Аравийского моря, Оман находится на пересечении некоторых наиболее оживленных водных магистралей мира.

Султанат уже вложил млрд.долл. в расширение портов Маската, Сохара и Салала, стремясь увеличить объем переработки грузов. Инвестиции в стране направляются в создание мощностей для судов, нуждающихся в ремонте или реконструкции. 2 июня 2007г. султанат официально объявил об открытии тендера на строительство крупномасштабного сухого дока и корабельных мастерских в Дакме на побережье Аравийского моря. После завершения строительства в 2010г., эта верфь станет одной из крупнейших в регионе, занимая площадь в 1,163 млн.кв.м. В проект развития порта стоимостью 260 млн.долл. войдет строительство двух сухих доков длиной 410 м. каждый и шириной соответственно 95 м. и 80 м. Они смогут обслуживать большинство типов крупнейших судов мира, в т.ч. корабли со сверхвысокой грузоподъемностью, способные вместить 600 тыс.т.

В инфраструктуру дока войдут причалы длиной 2,8 км., кессон для подводных работ, крановые установки и другие объекты. В контракте предусмотрено строительство 36 зданий с конференц-залами, административным комплексом и жильем для рабочих. Хотя это и не вошло в объявленный тендер, в проекте предусмотрено строительство плавучего сухого дока, способного принимать суда водоизмещением до 100 тыс.т. В будущем планируется объявить тендеры на строительство причалов для доков и поставки кранов, машин, башен обслуживания и другого оборудования.

В конце сент. 2006г. Оман отдал подряд по контролю за строительством объекта южнокорейской компании Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering. По условиям соглашения, Daewoo будет управлять и эксплуатировать ремонтные доки в течение десяти лет после завершения строительства от имени недавно учрежденной компании Oman Dry Dock. Во время подписания контракта Ахмад бин Абд ан-Наби Маки, оманский министр финансов и национальной экономики, подчеркнул, что проект строительства сухих доков являлся одной из стратегических инициатив, предпринятых правительством для выявления новых источников доходов и рабочих мест в стране и диверсификации экономики султаната. Хотя первичной задачей проекта являются ремонтные мастерские, по словам оманских властей, будущее расширение проекта может касаться развития судостроения в Дакме. Ремонтные мастерские являются частью развития Дакмы.

В начале апр. 2007г. консорциум, состоящий из оманской корпорации Consolidated Contractors и турецкой компании Sezai Turkes-Feyzi Akkaya (STFA), выиграл контракт на 480 млн.долл. на «закладку

фундамента» первой стадии строительства нового порта. Работая в сотрудничестве с Jan De Nul, бельгийской компанией, специализирующейся на дноуглубительных работах, консорциум построит 5-км. волнорезы, причалы длиной более 1 км, глубокую гавань и каналы шириной не менее 16 м. Вторая очередь развития проекта, тендеры по которой еще не были объявлены, предусматривает строительство наземных и обслуживающих мощностей порта.

Порт Дакм строится для обслуживания строящегося в регионе нового индустриального центра за пределы традиционного центра вокруг Маската. Одним из рассматриваемых сейчас предложений является строительство нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса, Oman Polypropylene уже завершила технико-экономическое обоснование этого проекта. В регионе уже функционируют другие ремонтные центры, особенно заметные из которых в Дубае и Бахрейне.

Ремонтные мастерские Дакмы самые современные, они также могут предложить и другие преимущества, например, то, что они расположены за пределами Персидского залива дает владельцам судов возможность не платить солидные сборы за проход через эти оживленные воды. Цель проекта Дакм — активизировать торговлю в акватории Индийского океана, что имеет важное значение для развития судоходства в регионе. Oxford Business Group, 5.6.2007г.

Панама

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— ОАО «Завод «Красное Сормово» (входит в группу «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) и судоходная компания Argo Shipping International (Панама) заключили контракт на строительство трех танкеров дедвейтом 5,6 тыс.т. с опционом на четвертый танкер. Об этом сообщает пресс-служба российской компании, передает РБК.

По условиям контракта, завод в конце 2009г. построит для компании Argo первый танкер, летом 2010г. — второй, осенью 2010г. — третий. Подтверждение опциона на четвертое судно ожидается летом 2008г., говорится в сообщении.

Длина заказываемых танкеров составляет 141 м., ширина — 16,9 м., высота борта — 6 м., осадка — 3,7/3,6 м., объем грузовых танков — 6 тыс. 720 куб.м., скорость хода — не менее 10 узлов, автономность плавания в море — 15 суток. Танкер может перевозить в десяти грузовых танках до пяти различных грузов одновременно, в т.ч. сырую нефть, нефтепродукты, дизельное топливо, мазут.

Завод «Красное Сормово» основан в 1849г. ОАО «Завод «Красное Сормово» создано в порядке приватизации государственного предприятия «Производственное объединение «Завод «Красное Сормово» в 1994г. Учредителем компаний является комитет по управлению государственным имуществом Нижегородской обл. С 1 дек. 2004г. предприятие входит в группу МНП. RosInvest.Com, 22.4.2008г.

Перу

Промоборудование

Как сообщает агентство Bfai, продолжающийся экономический подъем и активная инвестиционная деятельность промышленных компаний стимулируют спрос на машины и оборудование в

Перу, особенно со стороны горнодобывающей промышленности, электростанций и секторов, связанных с переработкой природного газа и нефти.

Прирост перуанского ВВП в 2007г. будет, очевидно, не меньшим, чем в 2006г., когда он составил 8%. Ему будет способствовать 15% увеличение капиталовложений, которое станет возможным благодаря рекордным прибылям компаний. В закупках последних стали превалировать новые машины и оборудование, а не подержанные, как это было ранее. Импульсы для развития экономика получает и от государства, которое к февралю 2007г. отменило ввозные пошлины на все виды машин и оборудования.

По объему закупок машин и оборудования в Перу лидирует горная промышленность, на долю которой приходится 60% перуанского экспорта. Как ожидают, в 2007г. эта отрасль увеличит свои инвестиции в 2 раза (до 2 млрд.долл.). Должен существенно продвигаться вперед проект Тоготосчо (добыча золота и меди) и другие крупные проекты, ранее тормозившиеся местной оппозицией.

Увеличивает закупки машин и оборудования электроэнергетика. Отрасль активно использует дешевый природный газ, который в достаточном количестве поступает по трубопроводу Камисеа-Лима, построенному в 2004г. По соглашению с правительством цены на это топливо не будут повышаться до 2017г.

Пока не ясна ситуация с продвижением самого крупного на данный момент проекта по сжижению природного газа на экспорт, поскольку привлеченные кредиторы продолжают внимательно изучать его природоохранные аспекты. Неизвестным остается и будущее различных инициатив, связанных со строительством нефтехимических комплексов компанией Camisea Gas.

Запланированы расширение морского порта Кальяо и сооружение других инфраструктурных объектов. Масштабные планы инвестиций на фоне бума в строительной индустрии представили фирмы – производители цемента. Для производства биогорючего под Лимой намечается построить специальную установку. «Запускается» несколько этаноловых проектов, а также нефтяных (в связи с начавшейся эксплуатацией недавно открытых месторождений).

Потребности Перу в машинах и оборудовании относительно невелики, поскольку обрабатывающая промышленность развита слабо, и страна экспортирует главным образом минеральное и сельскохозяйственное сырье. Правда, производственные мощности расширяются и модернизируются; их загрузка в 2006г. возросла на 5% благодаря высокому внутреннему и внешнему спросу. Что касается последнего, то здесь аналитики отмечают возникшую неопределенность перспектив в отношении поставок в США, так американский Конгресс нового созыва пока не ратифицировал договор о свободной торговле между США и Перу, договоренность о котором была достигнута ранее.

Достаточно быстро развивается текстильная промышленность Перу, а также ориентированная на экспорт рыбная отрасль и металлообработка; ожидают, что спрос на оборудование со стороны этих секторов возрастет. Увеличится потребность в машинах и оборудовании у компаний, занимаю-

щихся переработкой резины и пластмасс; в 2006г. они вдвое расширили их импортные закупки. О полных портфелях заказов сообщают ведущие поставщики печатных машин. Их клиенты расширяют заказы на печать рекламы и упаковки, что обусловлено возросшими требованиями компаний розничной торговли и высоким экспортным спросом.

Некоторые инвестиционные проекты в Перу (млн.долл.)

Проект	Компании-инвесторы	Стоимость	Замечания по состоянию ¹
Сжижение природного газа			
Сжижение природного газа (на экспорт)	Hunt, Repsol	2500	Подготовительные работы с 01/2006г.
Медный и золотой рудник Тоготосчо	Peru Copper	1500	Готовится технико-экономическое обоснование
Завод по рафинированию руды Cajamarquilla			
(расширение мощностей)	Votorantim	500	I – середина 2007г.
Порт Кальяо (расширение)	Dubai Ports	357	06/2006г. предоставлена концессия; I – 08/2007г.
Золотомедный рудник Серго Corona			
	Gold Fields	300	I – 05/2006, II – конец 2007г.
Цементные заводы			
(расширение мощностей)	Cementos Lima	300	I – 2007г.
ГЭС Santa Rita	Electricidad Andina	232	I – 2007г.
ГЭС El Platanal	Cementos Lima	230	I – 01/2007г.
Добыча природного газа и строительство работающей на нем электростанции (160 мвт.)	BPZ	150	I – 2007г., ожидается много задержек
Сжижение природного газа (для внутреннего рынка)			
	Irradia	100	I – 03/2007г.
Рудники Серго de Pasqua и Yauli (расширение мощностей)			
	Volcan	100	
Электростанция на природном газе			
Калпра	Globelec	80	I – 11/2006, запланировано увеличение мощностей

1) I – ожидаемое или запланированное начало строительства; II – введение в эксплуатацию.

Большинство машин и оборудования Перу вынуждена ввозить из-за границы, поскольку собственное производство незначительно. Местные компании изготавливают в основном несложные сельскохозяйственные машины, оборудование для переработки продуктов питания и производства строительных материалов, а также насосы. На перуанском рынке центробежных насосов доля отечественного производителя Hidrostal составляет 75%.

В импорте продолжает доминировать продукция из США. Второе место занимают машины и оборудование германских компаний, которые в 2005г. значительно увеличили свою долю в перуанском ввозе, а в 2006г. довели ее до 11%. Широко представлена в импортных закупках также продукция из Бразилии, КНР и Италии.

В 2006г. ввоз машин и оборудования в Перу увеличился по сравнению с пред.г. на 32,5%. Примерно такой же прирост ожидается и в 2007г.

Импорт машин и оборудования в Перу, в млн.долл., сиф

	2004г.	2005г.	2006г.
Всего	1064,3	1399,4	1853,1
США	335,5	407	607,6
Бразилия	99,2	149	170,3
КНР	46,1	69,5	113,7
Италия	82,5	97,8	112,6
Япония	72,6	88,4	100,4
Строительные и горные машины	147,7	190,2	327,8

США	68,4	64,9	134,7
Бразилия	12	34,9	59,1
Япония	21,3	24	25,4
Энергетическое оборудование	141,9	236,1	301,4
США	50,9	83,6	110,6
Япония	15,5	20,4	25,9
Насосы и компрессоры	100	119,2	171
США	45,4	49,3	79,7
Бразилия	8,2	11,8	16,3
Текстильные машины	104,1	99,7	118,5
Италия	24,3	20,5	25,2
КНР	7	11,8	20,2
Арматура	51,7	62	82,9
США	19,9	24,3	33,1
КНР	3,3	6,5	9,8
Италия	9,2	6,5	9,2
Подъемно-транспортное оборудование	35,5	72,3	75,2
США	9,4	17,5	21,7
Бразилия	7,3	8	8,7
Швеция	0	5,3	6
Холодильное и климатизационное оборудование	29,2	45,3	52,2
США	9	11,8	14,7
Машины для переработки резины и пластмасс	28,5	25,8	46,2
Италия	5,8	6,9	7,2
Бразилия	5,3	4,2	4,2
Упаковочное и пищевое оборудование	37,6	38,5	46
Нидерланды	0,8	0,5	8,3
Италия	5,1	12,7	8,1
Полиграфическое и бумагоделательное оборуд-е	28,8	41	36,3
США	4,9	7,9	8,3
Сельскохозяйственные машины	24,2	33,2	26,4
Бразилия	10,3	15,9	9,8
США	6,5	5,9	5,2
Металлорежущие станки	12,4	18,2	22,1
США	2,1	4,3	4,4
Прочее металлообрабатывающее оборудование	12,1	15,8	17,9
США	2,8	3,9	5,8
Италия	3	1,1	4
Деревообрабатывающее оборудование	3	4,5	6
Бразилия	0,3	0,9	1,1

БИКИ, 29.5.2007г.

Польша

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Министерство государственного имущества Польши решило согласиться на выделение украинскому концерну «Индустриальный союз Донбасса» 150 млн. злотых (50 млн.долл. по нынешнему курсу) помощи на проведение реструктуризации Гданьского судостроительного завода. Об этом сообщила пресс-службе министерства. «Министерство выделит дополнительную публичную помощь в 150 млн. злотых для Гданьской судовой верфи на покрытие публично-правовых обязательств завода», — говорится в сообщении пресс-службы польского ведомства.

Министерство, однако, определило 4 условия получения этой помощи, а именно: дополнительное финансирование должно завершить подготовку программы реструктуризации согласно требованиям Еврокомиссии; Еврокомиссия должна выдать положительное решение в деле ранее оказанной публичной помощи заводу (в 2004–08гг.). Кроме этого, инвестор должен гарантировать сохранение определенного уровня трудоустройства (не уточняется, какого именно) и сохранить судостроительное производство в объеме по меньшей мере 22 тыс.т. соответствующей бляхи в год.

Министерство также сообщило, что договорилось с ИСД, что контроль над реструктуризацией завода будет проводить государственное агентство развития промышленности (ARP), которое будет единственным акционером предприятия. Пресс-служба сообщила, что план реструктуризации Гданьского завода будет передан Еврокомиссии до 9 дек.

На конец III кв. 2008г. корпорация ИСД имела общий долг в 3,3 млрд.долл., срок погашения по 0,5 млрд.долл. из которых наступает в ближайшие 12 месяцев. Ожидается, что отношение общего долга к EBITDA компании в 2008г. составит 1,95х.

Корпорация «Индустриальный союз Донбасса» владеет, управляет, и контролирует значительное число разнопрофильных предприятий в Украине и других странах. Предприятия черной металлургии и тяжелого машиностроения составляют основу корпорации. ИСД является холдингом, в структуру которого входят более 40 промышленных компаний в Украине и других странах. Основной бизнес: производство стали, проката, стальных труб, кокса, оборудования для черной металлургии и коксохимической промышленности. Другие сферы деятельности: энергетика, тяжелое машиностроение, строительство, телекоммуникации, рекреационный бизнес и агросектор. Корпорация также выступает крупным трейдером на рынке металлопродукции и связанных видов сырья, таких как уголь, кокс и природный газ. RosInvest.Com, 5.12.2008г.

— С верфей польского г.Щецин (Stocznia Szczecińska Nowa) 11 окт. спущен на воду первый контейнеровоз серии В 178-I Fesco Diomid, самый крупный в истории Дальневосточного морского пароходства (ДВМП). Об этом 13 окт. сообщили в пресс-службе судоходной компании.

«Судно дедвейтом 41 850 т. имеет контейнерную вместимость 3 091 TEU (ед. в 20-футовом исчислении). Теплоход имеет 220,5 м. в длину, 32,24 м в ширину, 12,15 м осадки, способно развивать скорость до 22,2 узлов. Дополнительно для перевозки охлаждаемых грузов на судне предусмотрена возможность погрузки 650 рефрижераторных контейнеров», — сообщили в пресс-службе.

В свой первый рейс контейнеровоз отправится в середине янв. 2009г., также отметили в пресс-службе компании.

Согласно заключенным с польскими верфями контрактам, для Fesco (ДВМП) будут построены семь контейнеровозов — еще три однотипных с Fesco Diomid и три контейнеровоза серии В 170-V вместимостью 1730 TEU, строительство которых уже идет полным ходом. Первое судно из серии В 170-V — Fesco Vitim уже работает на линии между портами Северной Европы и Санкт-Петербургом, добавили в пресс-службе ДВМП. ИА Regnum, 13.10.2008г.

— Правительство Польши решило выделить 835 млн. злотых (250 млн. евро) на реструктуризацию Гданьского и Гдынского судостроительных заводов в рамках плана, подготовленного украинским концерном «Индустриальный союз Донбасса» (Донецк). Об этом сообщил пресс-секретарь министерства госимущества Польши Мачей Вевор. «Польское правительство во вторник решило выделить 835 млн. злотых в рамках реструктуризации заводов в Гдыне и Гданьске, согласно плану, подготовленному ИСД», — сказал он.

Вевюр сказал, что заводы получают безвозмездно 385 млн. злотых, которые будут направлены на покрытие старых долгов заводов (налоги и другие бюджетные отчисления), 250 млн. злотых будут предоставлены при выполнении инвестором взятых обязательств и 200 млн. будут предоставлены в качестве беспроцентного кредита.

ИСД обязался инвестировать в развитие предприятий 320 млн. евро, не уточнив, в течение какого периода концерн должен реализовать данные инвестиции. Пресс-секретарь также отметил, что подготовленный план реструктуризации заводов должна утвердить Европейская комиссия.

По словам Вевюра, в ближайшие дни пройдут консультации представителей польского правительства и ИСД с чиновниками Еврокомиссии, на которых будут обсуждены подробности планов реструктуризации, чтобы к 12 сент. устранить все замечания еврочиновников.

Ранее ИСД называл условием успешной реструктуризации судоверфей в Гданьке и Гдыне списание 400 млн. евро старых долгов заводов.

В июле Еврокомиссия продлила срок подачи планов реструктуризации принадлежащего украинскому концерну ИСД Гданьского судостроительного завода и двух государственных судоверфей в Гдыне и Щечине до 12 сент. В конце июня ИСД подготовил совместный план реструктуризации Гданьской и Гдынской судоверфей, которые, по данным польского министерства госимущества, Еврокомиссия оценила позитивно.

Этот план предусматривал инвестиции в развитие предприятий в объеме 110 млн. евро до 2012г. RosInvest.Com, 11.9.2008г.

— На верфи Stocznia Szczecinska Nowa (Польша) 23 авг. 2008г. состоялась церемония крещения нового контейнеровоза серии B170-V/1 Fesco Vitim.

В церемонии принимали участие руководитель группы наблюдения за строительством Владислав Голиков, управляющий директор ОАО «ДВМП» Владимир Корчанов и главный инженер ОАО «ДВМП» Завен Агаджанов, говорится в сообщении пресс-центра Транспортной группы FESCO.

Fesco Vitim дедевитом 22 тыс. 750 т. имеет контейнерную вместимость 1 тыс. 730 TEU (ед. в 20-футовом исчислении). Длина судна составляет 184,1 м в длину, ширина 25,3 м., осадка 9,85 м., судно способно развивать скорость до 19,7 узлов. Fesco Vitim одного типа с построенными в 1998г. на Щецинской верфи судами т./х т./х «Капитан Афанасьев», «Владивосток» и «Капитан Маслов». В отличие от судов типа т./х «Капитан Афанасьев» Fesco vitim имеет три грузовых крана грузоподъемностью 45 т. каждый, ледовый класс Е3 (согласно классификации Германского Ллойда) и увеличенное количество рефрижераторов (200 вместо 150 по проекту) для подключения охлаждаемых контейнеров. Судно изначально предназначено и планировалось для работы на Балтийском бассейне.

Как отметили в пресс-центре, Fesco Vitim — уже третье одноименное судно в составе флота ОАО «ДВМП». Первым «тезкой» стал грузовой пароход «Витим», построенный в 1893г. в Англии, он проработал в «Доброфлоте» с 1917 по 1919г. В период с 1967-1971 в составе флота пароходства работало грузовое судно «Витим», построенное в 1966г. в Германии.

Новый контейнеровоз Fesco Vitim успешно прошел ходовые испытания. 28 авг. Fesco Vitim отправится в свой первый рабочий рейс назначением в порт Гамбург и продолжит работу на линии Санкт-Петербург — порты Северной Европы, усиливая тем самым присутствие российских компаний на рынке морских перевозок Балтики.

Напомним, что всего Stocznia Szczecinska Nowa построит для Fesco 7 контейнеровозов до 2010г. Выбор судостроительной верфи Stocznia Szczecinska Nowa не случаен, — ДВМП сотрудничает с верфью давно. С 1970-1986 на верфи были построены 15 судов, среди которых сухогрузы, пассажирские суда и специализированные ледокольно-транспортные суда. Еще 6 судов были построены в 1990гг.

Добавим, что 22 авг. на верфи Stocznia Szczecinska Nowa состоялась закладка киля контейнеровоза серии B170 — Fesco Vladimir. Это последнее судно из серии шести судов, которые строятся для ИСД в Польше. Сдача Fesco Vladimir запланирована на I пол. 2009г.

В группу Fesco, помимо ДВМП, входят следующие компании: «Национальная контейнерная компания» — крупнейший в России оператор сети контейнерных терминалов, управляемый совместно с группой First Quantum; «Трансгарант» — один из крупнейших российских ж/д операторов; «Русская Тройка» — компания-оператор ж/д контейнерных перевозок, созданная на паритетных началах с ОАО РЖД; Fesco ESF — фидерный контейнерный перевозчик на Балтике; «Дальрефтранс» — компания-оператор рефрижераторных контейнерных перевозок; Владивостокский морской торговый порт — один из крупнейших портов на Дальнем Востоке России; Владивостокский контейнерный терминал — вторая по величине контейнерная стивидорная компания на Дальнем Востоке России, компания «Феско Интегрированный Транспорт» — единый логистический оператор Группы. Росбалт, 26.8.2008г.

— 10 тыс. кораблестроителей провели демонстрации протеста в портовых городах Гдыня (Поморское воеводство) и Щецин (Заходне-Поморское воеводство). Участники акций шли под флагами профсоюза «Солидарность», требуя от правительства принять неотложные меры по спасению крупнейших в Польше судоверфей от банкротства. В Гдыне протест носил характер «марша молчания», а в Щецине, напротив, сопровождался звуками сирен и грохотом рабочих касок.

Организаторы демонстраций считают необходимым оказание срочной финансовой помощи со стороны правительства своим предприятиям. Правительство, однако, не может этого сделать, поскольку подобная практика запрещена Европейской комиссией (ЕК).

По поступившим сюда сегодня из Брюсселя данным, ЕК дала Варшаве время на разработку плана по реструктуризации судоверфей, принадлежащих государственному казначейству Польши, до 12 сент. этого года.

Кораблестроители Гдыни и Щецина опасаются, что в случае приватизации верфей многие там могут потерять работу. На верфях в Щецине работает 5 тыс., а в Гдыне — 7,5 тыс.чел. Демонстрации корабелов в Гдыне и Щецине прошли без инцидентов, сообщили представители местной полиции. Прайм-ТАСС, 16.7.2008г.

— Три крупнейшие судостроительные верфи Польши (в Щецине, Гдыне и Гданьске) могут прекратить свое существование, если Комиссия ЕС будет по-прежнему настаивать на возвращении выплаченных им в порядке оказания помощи государственных средств. Указанные верфи имеют 15 тыс. занятых и обременены долгами и нерентабельными контрактами.

Вопрос о недопустимости государственной помощи польским верфям стал предметом пристального внимания властей ЕС сразу после вступления Польши в этот союз (в 2004г.), и сейчас, так и не дождавшись от польского правительства приемлемой программы реструктуризации данных верфей, комиссия настаивает на ее незамедлительном представлении.

В программе должны быть четко обозначены пути сокращения производственных издержек и достижения рентабельности, а также назван инвестор, желающий купить верфи и вложить для их оздоровления соответствующие средства. Если покупатель уже найден, то соглашение с ним должно быть подготовлено к 15 июля.

В случае провала попыток спасения верфей последние должны будут вернуть 1 млрд.долл. (641 млн. евро), полученных ими в форме государственной помощи. Комментируя данное требование комиссии, руководитель гдыньской верфи заявил недавно, что его выполнение невозможно по причине плачевного состояния их финансов.

Известно, что верфи в Гдыне и Щецине были в 90гг. приватизированы, но нормально функционировать в условиях свободной конкуренции они не смогли и в начале текущего десятилетия вновь перешли в государственные руки. Верфь же в Гданьске оставалась под контролем государства и только в 2007г. была продана компании ISD, польскому филиалу Промышленного союза Донбасса (Украина). Теперь ISD тоже должна представить комиссии четкий план реорганизации верфи, получившей от государства 740 млн. зл.

Хотя спрос на суда высокий, гдыньская верфь, специализирующаяся на автомоби-левозах, несет убытки, т.к. она не смогла предвидеть резкого подорожания судового листа и не за-хеджировала валютные риски. Контракты, подписанные ею в 2005г., базировались на курсе долл. к злотому, равном 1:3, а не 1:2,16.

Основным потенциальным покупателем гдыньской верфи считается ISD, которая намерена объединить эту верфь с гданьской и создать достаточно крупное предприятие, способное выполнить требование Еврокомиссии о серьезном сокращении производственных мощностей. Между тем комиссар ЕС по вопросам конкуренции выразил серьезные сомнения в том, что предложенный недавно польским министром финансов план совместной реструктуризации гдыньской и гданьской верфей под контролем ISD удовлетворит комиссию, т.к. он не называет конкретных мер по устранению вызванных государственной помощью диспропорций и не предусматривает достаточно широкого частного финансирования. БИКИ, 15.7.2008г.

— Комиссар ЕС по вопросам конкуренции Нели Кроес и премьер-министр Польши Ярослав Качиньский встретились в Брюсселе в среду, для обсуждения настоящего состояния дел по отношению к расследованию Еврокомиссией субсидий

судостроительным верфям г. Гдыня, г. Гданьск и г. Щецин.

Комиссар Кроес подчеркнула, что позиция Еврокомиссии по отношению к государственным субсидиям, включая списание государственного долга, заключается в том, что они могут быть одобрены только в рамках пакета планов по реструктуризации, для обеспечения долгосрочного оздоровления денежного обращения, со значительным вкладом частного сектора в реструктуризацию расходов и снижение объемов, для ограничения нарушений правил конкуренции, вызываемых предоставлением субсидий.

Премьер-министр и Комиссар Кроес согласились, что Комиссия и польские органы власти продолжают поддерживать связь по поводу достижения удовлетворительных результатов по этому вопросу как можно ранее.

Отдельно было договорено, что Комиссар Кроес встретится с польским министром экономики Петром Возняком в Брюсселе в течение ближайших нескольких недель.

Комиссар Кроес подчеркнула, что Комиссия понимает деликатность этих вопросов, также как и их сложность и пояснила, что по ее мнению успешная реструктуризация польских верфей находится в лучших интересах, как польских властей, так и Еврокомиссии.

Далее она прибавила, что она открыта для конструктивного подхода, однако отметила, что конструктивный не значит «снисходительный», т.к. правила предоставления государственных субсидий распространяются равно на всех членов ЕС.

Судостроительный сектор в течение последних десятилетий был предметом обширной и иногда болезненной реструктуризации. Комиссия утвердила государственные субсидии для этой цели, только при жестких условиях. Польша не станет исключением из этих условий, — пояснила Комиссар ЕС. Offshore.SU, 20.4.2007г.

Россия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Предприятия Северодвинска претендуют на то, чтобы стать основными производителями оборудования для освоения шельфовых месторождений арктических морей, однако для решения этой задачи им придется решить целый ряд внутренних проблем.

В будущем году Севмаш вновь будет соревноваться с Выборгским судостроительным заводом в конкурсе на строительство двух буровых платформ для Газпрома. Год назад заказ на сооружение первых двух платформ ушел в Выборг, и их сдача заказчику планируется на 2011г. Всего Газпрому потребуется соорудить до 2030г. 30 стационарных платформ для освоения шельфа дальневосточных и арктических морей и 10 — для Штокмана.

Тем временем, на прошлой неделе Севмаш в очередной раз вынужден был огорчить своих заказчиков, объявив о повышении стоимости нефтяной платформы «Приразломная» — основного элемента обустройства Приразломного месторождения в Печорском море. Кроме того, Севмаш вынужден перенести сроки сдачи объекта еще как минимум на год. По сообщениям информационных агентств, которые ссылаются на источники Севмаша, сегодня стоимость платформы составит

3 млрд.долл., тогда как в начале проекта она оценивалась в 850 млн.долл. Потом цена поднялась до 1,2 млрд. Еще летом этого года представитель Газпрома заявлял, что стоимость Приразломной составит 55 млрд. руб., т.е. 2 млрд.долл. Последняя смета строительства, представленная заказчику, составляет почти 80 млрд. руб.

Увеличение стоимости не единственная проблема Приразломной. Строительство платформы началось в 1998г., и с тех пор сроки сдачи неоднократно переносились. 10 лет назад было объявлено, что первая нефть с Приразломной будет закачана на танкеры уже в 2001г. Однако после того как из проекта один за другим вышли иностранные инвесторы – ВНР в 1991г., инвестировавшая в проект не менее 50 млн.долл., а затем Wintershall в 2001г., сроки сдачи переносился едва ли не ежегодно. Интересно заметить, что официальный сайт Севморнефтегаза по-прежнему убеждает, что Приразломная добудет первую нефть в 2006г.

Проблемы на Севмаше – одна из наиболее обсуждаемых тем как в администрации Архангельской обл., так и на федеральном уровне. В последние годы стало очевидным, что северодвинские предприятия оказались не вполне готовыми к новой ситуации, когда существенно возросшие государственные военные заказы необходимо выполнять наряду с заключенными ранее экспортными контрактами и проектами, связанными с освоением шельфовых углеводородных месторождений.

В нояб. в Северодвинске состоялось выездное заседание комиссия Совет Федерации по национальной морской политике. Обсудив ситуацию на северодвинских предприятиях комиссия в числе их главных проблем, в первую очередь, устаревшее оборудование, которое уже не обеспечивает требуемого качества продукции, во-вторых, проектные решения, существенно отстающие от технологий, которые используются на передовых зарубежных предприятиях и в-третьих, острую нехватку квалифицированных рабочих кадров. Все это вместе с очевидными управленческими просчетами послужило причиной фактического срыва целого ряда контрактов.

В начале этого года был расторгнут крупнейший контракт на сооружение танкеров-химовозов с норвежской компанией Odfjell. Последняя распространила сообщение, согласно которому расторжение произошло «в связи с серьезными задержками в строительстве, сочетавшимися с требованиями повышения цены, продолжающимися проблемами в сотрудничестве и затянувшимися переговорами». Напомним, что Севмаш требовал повысить сумму контракта с 500 млн.долл. до 544 млн.

Проект строительства плавучих атомных станций, первая из которых должна была сдана в 2010г., был закрыт в Северодвинске и передан в Петербург. Госкорпорация Росатом мотивировала свое решение тем, что Севмаш чрезмерно перегружен государственными военными заказами. Это произошло вскоре после того как предприятие уведомило заказчика о том, что первая плавучая атомная станция будет сдана с 5-месячной задержкой.

На год был задержан спуск на воду новейшей стратегической подводной лодки «Юрий Долгорукий».

Модернизация авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» для Индии, который должен был

быть спущен на воду уже летом этого года, задерживается до 2012г. При этом, его стоимость возросла почти в два раза, потому что значительная часть работ была просто не учтена в контракте.

Севмаш намерен принять участие в конкурсе на строительство авианосцев, и имеет неплохие шансы выиграть его. Главным конкурентом в этом соревновании является Балтийский завод. По словам бывшего командующего Северным флотом, адмирала Вячеслава Попова, «Севмаш» является одним из главных претендентов на строительство авианосцев для Военно-морского флота России.

Одна из главных проблем Севмаша – нехватка кадров. Кадровая проблема стала предметом обсуждения за круглым столом в мэрии Северодвинска в окт. этого года. Представитель Севмаша заявил, что к 2012г. на предприятии будет не хватать 3500 чел. Только за 6 месяцев этого года из Северодвинска уехало более 1000 чел. В администрации Архангельской обл. разрабатывается специальная программа обеспечения кадрами северодвинских предприятий. Рассматриваются даже возможности привлечения гастарбайтеров из республик Средней Азии, Белоруссии и Украины, а руководство Севмаша заключило соглашение с Управлением Федеральной Службы исполнения наказаний о трудоустройстве бывших заключенных. www.barentsobserver.com, 9.12.2008г.

– Специалисты ОАО «Мурманское морское пароходство» продолжают уникальную операцию по буксировке основания буровой платформы Hutton TLP в район Мексиканского залива. Надстройка платформы будет эксплуатироваться «Газпромом» на Приразломном месторождении в Баренцевом море.

Операция проводится по заказу «Севморнефтегаза», дочерней компании «Газпрома», владеющей лицензией на разработку Штокмановского и Приразломного месторождения.

В 2002г. платформа Hutton TLP была куплена «Севморнефтегазом» и переправлена из британской зоны Северного моря в Мурманск. Надстройка платформы будет использоваться «Газпромом» на Приразломном месторождении, первом российском нефтяном проекте на арктическом шельфе.

Основа корпуса платформы после буксировки в Мексиканский залив будет переоборудована в новую буровую платформу, сообщает МВnews.ru. Уникальная морская операция разработана ОАО «ММП» при содействии компании Global Maritime Scotland Ltd. Осуществлять операцию предстоит экипажу ледокола «Владимир Игнатюк», принадлежащего судоходной компании.

Hutton TLP, установленная в 1984г. компанией Сопосо, была первой полупогруженной производственной платформой с натяжной опорой. К моменту вывода из эксплуатации платформа принадлежала компании Kerr-McGee, сообщается на сайте Oil and Gaz UK.

Платформу для Приразломного месторождения строят на северодвинском «Севмаше». Сроки ввода месторождения в эксплуатацию неоднократно переносились. Планируется приступить к добыче не раньше 2011г. www.barentsobserver.com, 27.11.2008г.

– В Мурманском морском пароходстве планируют переоборудовать сухогруз «Иван Папанин» для использования в качестве буровой платфор-

мы, сообщил представитель компании. Выступая на открывшейся в Мурманске международной специализированной выставке «СЕВТЭК-2008», замдиректора департамента эксплуатации флота ОАО «ММП» Александр Кандаков сообщил, что в пароходстве существует проект переоборудования 166-метрового транспорта «Иван Папанин» в буровую установку, пишет газета «Полярная Правда».

Г-н Кандаков отметил, что на этом проекте пароходство заинтересовано в объединении усилий с иностранными партнерами. Как сообщает газета, об этих планах говорилось во время переговоров с представителями канадского бизнеса.

Теплоход «Иван Папанин» постройки 1990г. имеет дедвейт 10125 т. Это будет уже не первое грузовое судно, переоборудованное в буровую платформу. Первым опытом Мурманского морского пароходства в этой области была трансформация в буровую установку атомного контейнеровоза «Севморпуть». www.barentsobserver.com, 10.11.2008г.

— ОАО «Балтийский завод» успешно завершило испытания необитаемого глубоководного аппарата. Уникальное подводное судно, построенное на предприятии для заказчика из России, способно погружаться на глубину до 10 тыс. м. Аппарат предназначен для научно-исследовательских целей, сообщили в пресс-службе завода.

Глубоководный аппарат, изготовленный на Балтийском заводе, спроектирован российскими конструкторами. Изделие состоит из двух сферических корпусов (приборного и рабочего) и блока плавучести с секциями, соединенными между собой каркасной рамой. Аналогов подобному глубоководному аппарату в мире не существует.

Испытания, которые завершили специалисты Балтийского завода, призваны определить отрицательную плавучесть аппарата с целью вычисления времени его погружения на заданную глубину. Это последний этап испытаний перед отправкой изделия заказчику.

Успешно выполнить заказ на изготовление глубоководного аппарата Балтийскому заводу позволила разработанная на предприятии технология сварки титановых конструкций повышенной толщины. Так, сварщики завода использовали в работах на аппарате горелки с подводом охлаждения и защитой от окисления металла. Современное оборудование помогло осуществить механическую обработку конструкций аппарата с высокой точностью. Все сварные швы батискафа специалисты предприятия тщательно проверили с помощью ультразвуковых и рентгеноскопических тестов.

Балтийский завод освоил одно из самых перспективных направлений машиностроения — изготовление глубоководной техники — несколько лет назад. В 2005г. предприятие построило обитаемый глубоководный аппарат для иностранного заказчика. Батискаф, способный погружаться на глубину 7 тыс. м., используется для исследований глубоководных областей Тихого океана разведки подводных месторождений природных ресурсов. Балтийский завод выполняет ряд крупных машиностроительных контрактов. Так, предприятие изготавливает теплообменное оборудование нового типа для Белоярской АЭС, комплекты валопроводов для Военно-морских сил Индии, парогенераторы для первой в мире плавучей атомной элект-

ростанции и др. Портфель машиностроительных заказов Балтийского завода составляет 4,5 млрд. руб.

ОАО «Балтийский завод» — одно из крупнейших предприятий судостроительной отрасли России (входит в Объединенную промышленную корпорацию). Компания специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса (с ядерными энергетическими установками и дизельных), крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов и военных кораблей; выпускает широкий спектр изделий машиностроения, энергетического оборудования; является поставщиком цветного и стального литья. Росбалт, 3.9.2008г.

— Американская компания Caterpillar, крупнейший в мире производитель строительного и горнорудного оборудования, намерена приступить к производству гидравлических экскаваторов в России. Об этом представители Caterpillar сообщили во вторник.

Компания собирается наладить в России производство паровых экскаваторов на заводе в г.Тосно под Санкт-Петербургом, где выпускаются комплектующие к машинам Caterpillar для дальнейшей сборки в Западной Европе.

Сообщение последовало вслед за публикацией прогноза выручки Caterpillar на 2010 год и заявлением о планах по продвижению за пределы США. Компания собирается участвовать в разнообразных проектах по строительству инфраструктуры, а также вкладывать капитал в горнорудную и нефтедобывающую отрасли по всему миру. Часть вырученных средств будет пущена на инвестиции за рубежом, прежде всего, в развивающиеся государства — такие, как Китай, Индия, Россия и страны СНГ. Рейтер, 12.3.2008г.

— Первый вице-премьер РФ Сергей Иванов заявил, что начинающаяся разработка нефтегазовых месторождений Северного Каспия требует развития судостроения в Астрахани. «Весь объем рынка углеводородных ресурсов на Каспии составляет около 100 млрд.долл. Эта огромная, гигантская сумма требует развития судостроения в Астрахани», — заявил С.Иванов журналистам в Астрахани в пятницу.

В пятницу С.Иванов провел в Астрахани рабочее совещание по вопросам развития судостроения в Астраханской обл. и перспективам развития нефтедобычи в районе Северного Каспия.

На совещании С.Иванов поинтересовался, в частности, стоимостью ледостойкой стационарной платформы и жилого модуля к ней. Узнав, что это около 500 млн.долл. долл., он отметил значимость подобных контрактов для судостроительных предприятий Астрахани.

С.Иванов также отметил, что Астрахань лучше, чем какой-либо другой регион России, подходит объективно для строительства продукции, связанной с нефтегазодобычей.

Президент НК «Лукойл» Вагит Алекперов сообщил журналистам, что потенциал судостроительной отрасли в Астрахани еще недостаточен для обеспечения нефтегазодобычи на Каспии. Он, сказал, что сейчас эти предприятия способны перерабатывать 50 тыс.т. металла, в то время как уже к середине 2015г. потребность в металлоконструкциях увеличится в разы и металла потребуется порядка 500 тыс.т. Вместе с тем В.Алекперов выразил

надежду, что судостроители справятся с этими большими задачами. Interfax, 31.8.2007г.

— Новый проект «Экспоцентра» — международная специализированная выставка «Современные технологии обработки материалов, интеллектуальные станочные системы, оборудование, приборы, инструмент» — «Технофорум — 2007» — получил высокую оценку экспертов и участников смотра.

Как было отмечено на пресс-конференции в Конгресс-центре ЦВК «Экспоцентр», посвященной выставке «Технофорум — 2007» и организованному в ее рамках международному салону «Леспромбизнес — 2007», появление в программе ЦВК «Экспоцентр», наряду с авторитетным смотром «Металлообработка», проводимому один раз в два года, еще одной выставки, посвященной современным металлообрабатывающим технологиям, закономерно в условиях быстро меняющегося рынка.

Активно развиваются отрасли, в которых востребованы технологии металлообработки. В Послании президента России Федеральному собранию 2007г. в числе приоритетных названы отрасли, которые должны стать важным звеном инновационной экономики, в их числе — авиастроение, судостроение и ряд других. Станкостроение как фондообразующая отрасль находится в центре внимания правительства РФ. Разрабатывается «Стратегия развития станкостроения до 2015г.». Федеральная целевая программа «Инновационное машиностроение» и ведомственная целевая программа «Ресурсное обеспечение развития станкостроения» предусматривают комплекс мер по ее реализации. Результатом этой политики стала положительная динамика развития отрасли. В 2006г. впервые за последние 6 лет прирост производства составил 10%, при этом тенденция роста приобретает устойчивый характер.

На пресс-конференции отмечалось, что в этих условиях назрела необходимость в выставочном мероприятии, посвященном перспективам развития отрасли, новым проектам и направлениям, проблемам металлообрабатывающей промышленности. «Технофорум», организованный ЦВК «Экспоцентр» и Российской ассоциацией производителей станкоинструментальной продукции «Станкоинструмент», основной акцент делает на демонстрации передовых наукоемких технологий и интеллектуальных станочных систем, прогрессивных систем промышленной автоматизации предприятий машиностроительного комплекса.

В рамках выставки «Технофорум — 2007» был организован Международный салон «Инновационные технологии, машины и оборудование для лесозаготовки и деревообработки» — «Леспромбизнес-2007». Этот традиционный смотр, организованный ЦВК «Экспоцентр» и ОАО «Центрлесэкспо», проводился при поддержке и участии Союза лесопромышленников и лесозаготовителей России и Ассоциации организаций лесного машиностроения «Рослесмаш». Традиционная выставка «Экспоцентра» «Леспромбизнес», развивающая традиции крупнейшего в России отраслевого смотра в сфере деревообработки «Лесдревмаш», логично дополнила тематику «Технофорума — 2007».

Смотр «Леспромбизнес» — комплексное мероприятие, представившее готовые изделия и полуфабрикаты из дерева, технологии переработки ле-

соматериалов, машины, оборудование, инструмент, средства управления и контроля качества, а также достижения отраслевой науки, разработки ведущих научно-исследовательских институтов лесопромышленного комплекса. В работе салона участвовали около 60 фирм из Белоруссии, Германии и России, в т.ч. Intertrade, «Ками-Станкоагрегат», ООО «Тигруп», «Рослесмаш».

Как указывалось на пресс-конференции, лесоперерабатывающая отрасль переживает сложный период, однако в последнее время значительно активизировалась работа, направленная на перестройку лесопромышленного комплекса. Вопросы, связанные с развитием отрасли, неоднократно рассматривались на совещаниях в правительстве России.

В апр. 2006г. президентом России в г. Сыктывкар было проведено совещание по вопросам развития лесного хозяйства и лесопромышленного комплекса, итогом которого стал комплекс мер по повышению конкурентоспособности отечественной лесной промышленности. «Леспромбизнес» является одним из конструктивных мероприятий, способствующих повышению эффективности производства и конкурентоспособности продукции отечественного ЛПК.

Формат смотра «Технофорум — 2007» был расширен выставками «Сварка, резка, наплавка — 2007», «Трубы России — 2007», «Проволока России — 2007», «Металлургия-Литмаш — 2007», «Алюминий/Цветмет — 2007», «Сантехника, отопление, кондиционирование — 2007», которые в это же время проводились на территории «Экспоцентра» компанией Messe Duesseldorf, что позволило представить полный спектр тем, связанных с машиностроением и металлообработкой.

Новый проект «Технофорум — 2007» на пресс-конференции представляли заместитель генерального директора ЦВК «Экспоцентр» М. П. Толкачев, президент Российской Ассоциации производителей станкоинструментальной продукции «Станкоинструмент» Г. В. Самодуров, вице-президент Ассоциации организаций лесного машиностроения «Рослесмаш» С. Н. Илюшкин, гендиректор ОАО «Центрлесэкспо» Т. Р. Иртуганов.

Сознавая высокую значимость станкостроения для развития экономики страны, правительство России уделяет самое пристальное внимание проблемам развития этой базовой отрасли, — отметил на церемонии открытия выставки «Технофорум — 2007» начальник отдела машиностроения Департамента промышленности министерства промышленности и энергетики РФ М. Ю. Кузнецов. Разрабатываются «Стратегия развития станкостроения до 2015г.» и комплекс мер по ее реализации. «Технофорум» является важным отраслевым мероприятием, призванным наметить пути дальнейшего развития станкостроительной промышленности. По мнению заместителя директора департамента промышленности минпромэнерго России В. В. Семенова, выставка явилась важным источником информации о возможностях отрасли для самого широкого круга потребителей. Демонстрируя достижения российских предприятий, «Технофорум» позволил существенно повысить доверие к качеству отечественной машиностроительной продукции.

Обращаясь к организаторам и участникам выставки от имени Российского союза промышлен-

ников и предпринимателей, вице-президент союза В. Г. Передерни отметил, что в экспозиции «Технофорума-2007» были представлены предприятия, активно применяющие технологии будущего, без которых невозможен переход на инновационное развитие, обеспечивающее конкурентоспособное производство.

Президент Российской Ассоциации производителей станкоинструментальной продукции «Станкоинструмент» Г. В. Самодуров в своем выступлении подчеркнул, что на выставке можно было увидеть не единичные образцы, а комплексные технологические решения для судостроения, авиастроения, энергетического машиностроения и других динамично развивающихся отраслей российской экономики.

Символично, что в этом году традиционная выставка «Леспромбизнес» проводилась в рамках нового проекта «Технофорум-2007». Как отметил президент Ассоциации организаций лесного машиностроения «Рослесмаш» Н. С. Еремеев, именно в таком формате представители предприятий российского лесопромышленного комплекса могут получить исчерпывающую информацию о новейшей машиностроительной продукции, которая позволит решить проблему технического перевооружения отрасли.

Приветствуя участников и гостей выставки, вице-президент Торгово-промышленной палаты РФ С. Н. Катырин обратил внимание на высокие выставочные показатели: участниками первого смотра стали более 350 компаний из 15 стран, при этом более половины из них составляли российские предприятия.

«Технофорум» развивает тематику крупнейшего в России международного смотра в сфере производственных технологий – «Металлообработка». Организаторы решили, что выставка «Технофорум» будет проводиться по нечетным годам, чередуясь со смотром «Металлообработка». Таким образом, ЦВК «Экспоцентр» будет ежегодно предоставлять российским станкостроителям площадку для контактов с коллегами, партнерами, потенциальными потребителями, для широкого обмена технической информацией, дискуссий и коммерческих переговоров, что насущно необходимо, когда российские предприятия машиностроительного комплекса испытывают острую потребность в обновлении основных производственных фондов.

Экспозиция «Технофорум – 2007» продемонстрировала специалистам металлообрабатывающей промышленности и потребителям ее продукции все самое лучшее, чем располагает отрасль на сегодняшний день: комплексные технологии на базе высокопроизводительного оборудования, инструмента и оснастки для технического перевооружения предприятий, комплектующие узлы и изделия, программное обеспечение и эксплуатационные материалы. На стендах выставки были представлены последние достижения в области ремонта и модернизации технологического оборудования, развития современных информационных САЛС-технологий в реальном секторе экономики, а также инвестиционные проекты и программы в области металлообработки.

Участниками первого смотра «Технофорум», как указывалось выше, стали 350 экспонентов из 15 стран: Белоруссии, Болгарии, Великобритании,

Германии, Испании, Италии, КНР, Польши, России, Сербии, Турции, Украины, Франции, Чехии, Японии. Площадь экспозиции составила 8 тыс. кв. м. Выставку посетили 10 тыс. специалистов различных отраслей промышленности. Столь высокие показатели – свидетельство чрезвычайной актуальности нового проекта и залог его дальнейшего успешного развития.

Среди иностранных участников были компании Fagor Automation (Испания), Emag, Siemens (Германия), Mitsubishi Electric Europe, Sodick Company, Fanuc (Япония) и др. Достижения отечественного машиностроения на выставке представляли 230 предприятий России. В их числе – ОАО «Стер-литамакский станкостроительный завод», ОАО «Саста», ОАО «Красный Пролетарий», промышленная группа «АСВ-Техника», ЗАО «Петербургский станкостроительный завод «ТБС», ОАО «Стан-Самара», ЗАО «Краснодарский станкостроительный завод «Седин», ЗАО «Тяжелые зуборезные станки» (г. Саратов) и многие другие предприятия и компании.

Возможности отраслевой науки, вопросы профессионально-технического образования и подготовки кадров по специальностям машиностроительного комплекса нашли отражение в специализированном тематическом разделе «Наука, образование и производство». Интересные доклады представили специалисты отрасли и ученые технических университетов на научно-технической конференции «Инновационные технологии, оборудование, комплектующие изделия, инструмент отечественным машиностроителям», прошедшей в рамках выставки. Р. А. Майоров. БИКИ, 9.8.2007г.

Саудовская Аравия

Промгруппа PAF

Промышленная Группа PAF включает: Al Rashed Steel Products Manufacturing Co., Al Rashed Fasteners and Engineering Fabrication Services, Saudi Filters Industry Company, Insulation and Wrapping Materials Co. Ltd. (Insuwrap), Saudi Veto-nit Co. Ltd. (Saveto), Al Rashed Polystyrene Factory, Al Rashed Wood Products, Saudi Industries for Desalination Membranes and Systems Ltd. (Sidmas). Абдульрахман Р. Аль-Рашид, который проявляет интерес к России, является вице-президентом Совета саудовских торгово-промышленных палат, членом совета директоров/Партнер Группы PAF (Рашид Аль-Рашид) Аль-Рашид и Сыновья.

Компания Al Rashed Steel Products Manufacturing Co. производит проволоку, стальные болванки, сварную проволочную сетку (типа Рабицы), колючую проволоку и проволоку с полихлорвиниловым покрытием ПВХ, цепи с покрытием из ПВХ или гальванизированные для ограждения.

Компания Al Rashed Fasteners and Engineering Fabrication Services производит разнообразный крепеж: болты, гайки, шпильки, анкерные болты, срезные пальцы и т.д., занимается бурением, производит шестерни, звездочки, валы, ручной инструмент, запчасти машин.

Saudi Filters Industry Company была создана в 1988г. Производит воздушные и масляные фильтры по технической лицензии Purolator Products, Inc. U.S.A, для автомобилей и грузовиков, фильтры для кондиционеров, отопителей, подогревате-

лей и салонов автомобилей. Завод компании во 2 промышленном муниципалитете Даммама производит до 18 млн фильтров в год.

Insulation and Wrapping Materials Co. Ltd. (Insuwrap) учреждена в 1985г. для производства пленки ПВХ для Саудовской Аравии, стран Залива и Европы по самым высоким требованиям и стандартам DIN, ASTM & SIA. Всего произведено более 15 млн кв. метров. для кровли, баков питьевой воды, искусственных озер, бассейнов, туннелей.

У Saudi Vetonit Co. Ltd. (Saveto) имеется пятнадцатилетний опыт производства отделочных материалов по финской технологии: строительных растворов, мозаичных покрытий, шпаклевки, штукатурки, различных текстур.

Компания Al Rashed Polystyrene Factory была создана в 1992г. в Даммаме и производит из полистирола ящики для овощей и фруктов, термоизоляционный материал, тару различной формы.

Al Rashed Wood Products производит быстроразборные дома и паллеты (более 500 000 ед.), фанеру.

Лозунг Saudi Industries for Desalination Membranes and Systems Ltd. (Sidmas) — «Из воды мы делаем все сущее». Она производит элементы обратного осмоса для индустрии водоочистки и опреснения, производя 10 000 в год для слабоминерализованной воды и 20 000 для морской воды, являясь самым надежным поставщиком на Ближнем Востоке.

Другие интересы Группы представлены инженерно-техническими и технологическими услугами, недвижимостью и транспортом, домостроением и инвестициями в производство. Крупным саудовским бизнесменом, проявляющим интерес к российскому рынку, является президент «Абдуль Лятиф Джамиль Групп» Мохаммед А. Джамиль. «Абдуль Лятиф Джамиль Групп» или ALJ является международной корпорацией, которой владеет семья Джамиль с начала ее основания в 1945г.

Интересы. Продажа автомобилей Тойота и Лексус и запчастей к ним, финансирование проектов, покупка недвижимости и ее управление, наружная реклама. Авуары компании составляют 4 млрд.долл. В Группе работает более 6000 служащих. У компании более 100 дилеров, 20 филиалов, 50 авторизованных сервисных станций Тойота и сотни магазинов по продаже запчастей и автомобильных аксессуаров в Королевстве. У нее третий по величине сток запчастей Тойота за пределами метрополии. ALJ финансирует покупки новых и поддержанных автомобилей в КСА, выдавая населению потребительские займы до 1 млрд.долл. Компания занимается лизингом, страховкой и продажей в кредит потребительских электронных товаров длительного пользования, морскими перевозками и обслуживанием паломников. Группа ALJ распространила свою деятельность на Сирию, Алжир, Марокко, Монако и Китай.

ALJ продает продукцию Toshiba, Philco и Akai через две дочерние компании: United Technology Products Ltd. и Peninsular Distribution Company. Оборот сети из 16 магазинов и такого же количества ремонтных мастерских достигает 4 млрд. СР. В Европе Группа владеет публичной компанией с ограниченной ответственностью Hartwell plc, 3 по величине автомобильным дилером в Соединенном Королевстве, приобретенном в 1990г. Hartwell

имеет 14 автомобильных франчайзинговых компаний (организаций, пользующихся правом сбыта на льготных условиях) и 56 магазинов в 36 городах с 3,000 служащими. В 1992 Группа приобрела Trimoco plc. В США интересы недвижимости Группы ALJ управляются дочерней компанией Juyumont (USA) Inc., владеющей первоклассными офисными зданиями в Нью-Йорке, Бостоне, Орландо, Майами и Сан-Франциско, которые арендуют такие «голубые фишки», как Chase Manhattan Bank, KPMG Peat Marwick, Citibank, Federal Express, Merrill Lynch, Motorola, Prudential-Bache, British Airways, Virgin Music Megastore и рестораны Planet Hollywood.

Juffali & Brothers

Основатель компании — Ахмед Джуффали родился в 1924г. и получил образование в Англии. Вместе с братьями Ибрагимом и Али они создали высокоэффективное животноводческое хозяйство. Братья Джуффали получили концессию на электрификацию летней королевской резиденции в г.Эт-Таиф. Качество и стоимость работ удовлетворили власти, и им же была доверена электрификация Мекки в 1948г. В 1950г. Джуффали создают свою компанию, которая начала работы по электрификации страны, а также стала представителем «Дженерал Электрик» и основным поставщиком электрооборудования в королевстве. В начале 60гг. братья создали компанию по производству цемента. Ныне их заводы по производству строительных материалов являются крупнейшими на Ближнем Востоке. Тогда же Джуффали завязали отношения с компанией «Даймлер-Бенц» и обеспечили ей в Саудовской Аравии третий в мире рынок грузовиков производства этой фирмы.

От электрических установок Джуффали перешли к телекоммуникациям, транспорту, информационным технологиям и кондиционированию. Группа Джуффали занята производством, осуществлением инженерно-технических работ и строительством, дистрибуцией и обслуживанием. Джуффали создали СП с IBM, Siemens, Ericsson, Mercedes-Benz, Michelin, Massey-Ferguson, Electrolux, Kelvinator, Carrier, Dow Chemicals, DuPont и Butler. Если в начале деятельности вся продукция шла на внутреннее потребление, то в последнее время началась экспортная экспансия в страны региона. Наибольшее влияние имеет Халед Ахмед Джуффали (Khaled Ahmed Juffali), должность которого официально называется вице-президент и управляющий партнер. Одновременно он является президентом National Automobile Industry, Saudi Ericsson Communications, Fluor Danial Arabia и Raychem Saudi Arabia Limited. Г-н Джуффали является членом Saudi German Economic Cooperation Commission, президентом Saudi German Business Group (SGBG), членом Совета Help Center, входил в Saudi Rail Road Organization. Входит в Совет директоров Middle East Capital Group (MECG), финансовую банковскую группу созданную в марте 1996. Жена — Ольфат Джуффали (Olfat Juffali), имеет четверых детей. Второй по влиянию брат: Валид Ахмед А. Аль-Джуффали, который является вице-президентом ТПП Джидды. Адрес: P.O. Box 1264 Jeddah 21431, Saudi Arabia, 966-2-6515111, ф. 966-2-6517373, Info@jcci.org.sa, www.jcci.org.sa. Президент ТПП г.Джидда: Abdullah A. Zeinal Alireza. Ге-

неральный секретарь Majed A.Al-Kassabi. Валид Джуффали является президентом E.A. Juffali & Brothers.

Остальные братья: Сами Джуффали-президент SBM, Хатем – президент Saudi National Insurance Company SNIC, Али и Айман Джуффали (Hatem, Ali, Ayman Juffali). Компания «Ибрахим Аль-Джуффали и братья» (Ibrahim Al-Juffali & brothers) продает Мерседесы.

Лозунгом Группы стало «Прогресс через разнообразие». Она представлена в следующих областях.

Кондиционирование воздуха. Сотрудничает с Carrier Transicold, Celvinator, Falcon. В Джидде построен современный завод по производству кондиционеров, получивший название Саудовская компания по производству кондиционеров (Saudi Air-conditioning Manufacturing Company (SAMCO)), которая представляет собой СП между Джуффали и Carrier. Мощность – 47 0000 кондиционеров в год. Крупные реализованные проекты: международный аэропорт имени короля Абдуль Азиза в Джидде, специализированная больница имени короля Фейсала в Рияде, Университет короля Сауда в Рияде, женский медицинский университетский городок при Университете короля Абдуль-Азиза в Джидде и центральная холодильная установка Университета Умм Аль-Кура в Мекке. Гарантия – 7 лет.

Всем домашним хозяйкам в Саудовской Аравии известна Компания Джуффали по кондиционированию и бытовым электроприборам (Juffali Air-conditioning and Home Appliances Company (Jahaso), реализующая бытовые кондиционеры и холодильники известных международных марок Carrier, Kelvinator, Electrolux, Falcon, Harmony и Vulcan.

В 1979г. E.A. Juffali & Brothers создали с Carrier Corporation СП «Арабская компания кондиционирования Лтд.» (Arabian Air-Conditioning Company Ltd.) и Саудовскую компанию обслуживания Carrier Лтд.» (Carrier Saudi Service Company Ltd.). Сейчас они известны как Carrier Saudi Arabia (CSA), имеющую три департамента: готовой продукции (Finished Goods (FG), запчастей и сопутствующего товара (Parts and Allied Products (PAP) и обслуживания (Service Division (SD)). Департамент FG кроме полного спектра продукции Carrier предоставляет современные системы контроля, типа Comfort Zone или Comfort Network. Все запчасти и комплектующие продаются через сеть супермаркетов Totaline, обслуживание осуществляется через сеть сервисных центров Servicelink. Имеется собственная мастерская по восстановлению компрессоров.

Другая совместная компания называется «Саудовская компания по производству холодильников» (Saudi Refrigerators Manufacturing Company (Srmco) и представляет собой СП Juffali-Electrolux. Производительность по бытовым кондиционерам Electrolux, Kelvinator и Falcon на заводе в Джидде: более 120000 ед. в год. Еще одна компания: «Электро-механическая компания Джуффали по кондиционированию» (Juffali Air-conditioning, Mechanical & Electrical Company (Jamed) существует с 1948г. и кроме кондиционирования занимается инженерным оборудованием зданий, перекачивающими станциями, фильтрацией воды и переработкой сточных вод.

В 1976г. E.A. Juffali & Brothers приобрели компанию «Обслуживание кондиционеров и холодильных установок Лтд.» (Maintenance of Air-conditioning & Refrigeration, Marco) вместе с York, которую окончательно выкупила у York в янв. 1993г. «Марко» является дистрибутором Frick Co.

Автомобили и аксессуары (Mercedes-Benz, Michelin, Bosch, Blaupunkt). Саудовская Аравия является уже 40 лет самым крупным рынком высокопроизводительных автомобилей неиндивидуального пользования. «Национальная автомобильная индустрия» (National Automobile Industry)-компания по сборке тяжелых грузовиков, представляет собой СП между Juffali и Mercedes-Benz. Завод построен в Джидде в 1977г. и произвел более 8000 грузовых машин.

«Арабская металлообрабатывающая промышленность» (Arabian Metal Industries) – еще один филиал Juffali, производящий разнообразную надстройку для грузовиков, бензовозов, цистерн с водой; кузова и опрокидывающие механизмы.

«Автомобильная компания Джуффали» (Juffali Automotive Company, Jaco) является единственным агентом Mercedes-Benz в Королевстве. Является крупнейшим дистрибутором Mercedes Benz с 1950г. на всем Ближнем Востоке Имеет салоны в Рияде, Даммаме, Асире. У Jaco www.jacoltd.com и www.juffalimall.com.sa. «Компания Джуффали промышленной продукции» Juffali Industrial Products Company (Jipco) продает грузовые автомобили, микроавтобусы, кареты скорой помощи, муниципальную технику и автобусы Mercedes-Benz. Из последних крупных контрактов: поставка в течение 4 лет 800 автобусов Mercedes для транспортной компании Тамими и Сихати. Всего в регионе 5000 автобусов марки Mercedes. Другая крупная поставка: 500 грузовиков Mercedes-Benz Actros для Mohamed Abdul Rahman Al Bawardi Trading.

«Шинная компания Джуффали» (Juffali Tyres Company (JTCO) является эксклюзивным дистрибутором Michelin и BFGoodrich в КСА. Реализуемые покрышки предназначены для легковых автомобилей, легких грузовиков и джипов, грузовиков; продаются усиленные грузовые Truck F24, покрышки для землеройно-транспортной техники (Earth Moving tyres), промышленные покрышки и колесные камеры.

Химические продукты. Здесь представлена продукция Dow и Du Pont. СП Juffali-Dow «Арабская химическая компания» (Arabian Chemical Company) имеющая свой полностью автоматизированный экологически безопасный завод в Джидде производит кровельный изоляционный материал и стеновые перегородки для офисов, жилых помещений и промышленных объектов с переработкой полистироловой пыли и отходов.

Компания JCP Ltd. Была создана в 1977г. как ядро Juffali Group в многообещающем секторе химической и нефтехимической продукции. JCP до 2000г. была частью Juffali Corporate Office, но сейчас является полностью независимой структурой. Кроме Dow Chemical и DuPont de Nemours Джуффали сотрудничает с Solvay, Huntsman ICI Polyurethanes, Polyone, Goldschmidt AG, Hydranautics, W.R. Grace, Frunol, Prominent, Sarna, Trespa, STO и Uniqema. JCP Ltd. Предлагает самые разнообразные химические продукты: лабораторные и специальные материалы, инсектициды и пестициды, водяные системы и пластмассы. JCP Ltd. име-

ет офисы в Дубае (ОАЭ), Санае (Йемен), Бейруте (Ливан) и Аммане (Иордания). В 1985г. через 10 лет продаж прессованной полистирольной теплоизоляционной плиты (Polystyrene Insulation Boards) была образована собственная АСС (Polystyrene) Ltd. в форме СП между Dow Chemical Co. и E.A. Juffali & Bros. АСС (Polystyrene) Ltd. экспортирует до 40% своей продукции в Австралию, Африку и страны Восточного Средиземноморья и Ближнего Востока.

В 1995г. через 18 лет продаж латекса Dow в КСА была образована АСС (Latex) Ltd. в форме СП между Dow Chemical Co. и E.A. Juffali & Brothers. Она производит и продает ковровые покрытия, строительный и лакокрасочный каучуковый латекс. АСС (Latex) Ltd. экспортирует свою продукцию в Иорданию, Йемен, Кувейт, Сирию, Ливан, Ирак, страны Персидского залива и Ближнего Востока, а Dow Chemicals обслуживает европейские рынки. АСС (Latex) Ltd. поставяет сырье саудовским производителям ковров, которые выхоят на мировой рынок.

Gamco была создана в 1986г., как торговое предприятие для DuPont Corian Products. В 1992г. интересы бизнеса потребовали организовать производство в Джидде, Рияде, Даммаме и Медине. Лицензионное соглашение с TFI, компанией ассоциированной с DuPont, открыло в 1995г. дорогу для создания независимой компании, которая получила лицензию министерства промышленности и электроэнергии. Выпускает мойдодыры для ванных комнат, столешницы и стеновые панели для кухонь.

Компьютеры и информационное обеспечение. Сотрудничество с IBM. Представлен «Саудовскими Бизнес Машинами» (Saudi Business Machines). Обеспечивает компьютерами нефтяную и газовую промышленность, учреждения здравоохранения, банки, правительственные учреждения, авиационные предприятия, торговлю, машиностроение и т.д. В 1988г. Saudi Agamco, самый крупный пользователь IBM в Королевстве, отпраздновал 40 лет сотрудничества с IBM и подарил Джуффали свой самый первый компьютер, который ими же был здесь установлен. SBM располагается в Джидде и имеет филиалы в Рияде, Аль-Хобаре и Джубейле. Штат – 500 сотрудников. Президент SBM шейх Сами Джуффали был награжден за развитие e-commerce губернатором Мекки принцем Абдуль Маджидом Бин Абдуль-Азизом. Сайт SBM www.sbm.com.sa.

Компания системной интеграции «Арабская компания компьютерных проектов» (Arabian Computer Projects является собственностью E.A. Juffali & Brothers). АСР реализует продукцию компаний IBM, ACER, Lexmark Printers, Muratec Faxes, Zebra Technologies, Symbol Technologies (сканеры, считыватели штрихового кода, электронный кассовые аппараты) and Security Solutions (контроль доступа и времени пребывания, ТВ камеры замкнутой системы телевидения CCTV, пожарная сигнализация, офисная мебель). Сайт АСР www.acp.com.sa.

Строительное оборудование (Astec, Demag, Liebherr, Link-Belt, Bosch, Fischer). Саудовская Аравия обладает одной из самых развитых инфраструктур в мире, которая создавалась асфальтовыми заводами Astec, гудронаторами Phoenix, компрессорами CompAir, бетононасосами и автобето-

носмесителями Worthington, кранами Link-Belt и Demag, землеройно-транспортными машинами Liebherr, вилочными погрузчиками Clark и смазочным оборудованием Tecalemit. Электроинструмент Bosch пользуется хорошей репутацией в мире. Fischer известен своей сантехникой.

В 1976г. E.A. Juffali & Brothers создали компанию «Арабская Металлообрабатывающая промышленность» (Arabian Metal Industries (AMI) для производства различных надстроек для грузовых автомобилей. Современная фабрика в Джидде площадью в 50 000 кв.м. производит опрокидывающие механизмы, автоприцепы и прицепные тележки, автомобильные цистерны, автобетоносмесители, оборудование для муниципального хозяйства, алюминиевые кузова, оборудование с гидравлическим управлением при технической поддержке F.X. Miller и Liebherr в Германии, Palfinger в Австрии и Mickey в США.

Компания Saudi Liebherr Company (Saudi Liebherr), это – СП Juffali Group и Liebherr, а точнее Liebherr International AG в Булле, Швейцария. Saudi Liebherr поставяет башенные краны, автокраны, гидравлические экскаваторы, машины для разработки месторождений полезных ископаемых, гидравлические канатные экскаваторы, бульдозеры, гусеничные и колесные фронтальные погрузчики, трубоукладчики, бетоносмесительные установки и автобетоносмесители, контейнерные краны, мобильные доковые краны, корабельные краны и специализированные краны, механические станки, сопряженные и автоматизированные производственные линии, авиационную технику.

Направление строительных материалов представлено компаниями Butler, Raychem и Fluor Daniel. Компания Saudi Building Systems, это – СП Juffali-Butler, которое занимается обучением саудовских инженеров работе на компьютерах САПР/АСУ (CAD-CAM) для проектирования зданий возводящихся из готовых блоков (pre-engineered buildings). Эта компания производит также уникальную для Ближнего Востока изоляционную кабельную арматуру с термоусадкой по полимерной технологии компании Raychem.

Компания Saudi Building Systems Manufacturing Company (SBSMFG), (966-2) 637-0036, ф. 635-2173, – лидер рынка проектирования и строительства сооружений из металлоконструкций. Работает не только в КСА, но и в странах Персидского залива, Африке и Азии. Создана в 1976г. и представляет собой еще одно СП между E.A. Juffali & Brothers и Butler Manufacturing Company (BMC) из Канзас Сити. В 2001г. BMC отметила свое столетие. SBSMFG использует лабораторию BMC и специализируется на изготовлении «широкопролетных строительных систем Butler» (Butler's Widespan Building Systems), которые выдерживают экстремальные климатические условия и сильные ветры. SBSMFG предлагает двери, кровельные и стеновые системы, краски и отделочные материалы, жалюзи, окна, гребенчатые вентиляторы, водосливы. Проекты стальных сооружений SBSMFG – идеальные для строительства заводов, офисов, салонов, складов, торговых моллов, ангаров, крытых автомобильных парковок, обычных и банкетных залов, ресторанов, животноводческих ферм, закрытых спортивных залов, образовательных центров, супермаркетов, силовых станций, мастерских, и т.д. Для посещения сайта SBSMFG

см. www.saudibuilding.com. Управляющий Директор шейх Валид Джуффали (Sheikh Walid Juffali), (966-2) 637-0036.

Оборудование для мойки под давлением (Karcher). Сельскохозяйственная техника (Massey-Fergusson). Представлена тракторами, комбайнами, ирригационными системами, оборудованном бурения скважин, насосами, силовыми агрегатами, зерновыми элеваторами, генераторами. Все производство расположено в Кассиме.

Страхование. (Munich Re, Zurich Financial Services). Национальная Саудовская страховая компания (The Saudi National Insurance Company SNIC) была создана в 1994г. С 1974г. она существовала под именем National Insurance Company, которая была создана как СП между Е.А. Juffali & Brothers и Munich Reinsurance Company (основана в 1880г. и страхует 6000 компаний в 160 странах) и Zurich Insurance Group (50 стран, 30 млн. клиентов). SNIC является одной из крупнейших страховых компаний КСА с головным офисом и располагается в в Джидде, а региональные офисы — в Рияде и Аль-Хобаре, в Дубае. Страхует более 50 международных корпораций. Президент компании — шейх Хатем Али Джуффали. Адрес: P.O.Box 5832 — Jeddah 21432 — KSA, коммутатор 660-6200, ф. 02 667-4530, www.snic.com.sa, snic@ejab.com.sa.

Медоборудование Siemens компании Arabia Electric, СП Juffali-Siemens, которое используется в более, чем в 300 больницах, построенных после 1980г., реализует рентгеновское оборудование, зубоорудование и ультразвуковое оборудование, аппаратуру компьютерной томографии, оборудование получения изображений органов тела с помощью магнитного резонанса (Magnetic Resonance Imaging (MRI) и литотрипторы, разбивающие камни в почках без хирургического вмешательства.

Нефтегазовое оборудование. (Pool Energy Services Co., Fluor Daniel). Здесь Джуффали имеют 2 компании: Fluor Arabia (осуществление инженерно-технических работ и управление строительством) и Pool Arabia занимающейся бурением на нефть. Pool Arabia образована Nabors Drilling International Limited (NDIL) и Е.А. Juffali & Bros. Pool Arabia обслуживает офшорные бурильные платформы, газовые буровые установки, нефтяные буровые установки и агрегаты для капитального ремонта скважин (workover rigs). Специалисты в этом секторе готовятся в Дахране в центре профессиональной подготовки. В борьбе за качество компания получила BVQI и ISO 9001/2000 аккредитацию. Fluor Daniel пришел на рынок КСА в 1947г. Офис Fluor Daniel в Аль-Хобаре (Fluor Arabia Limited) является головным офисом операций Saudi Arabian.

Оборудование полиграфического производства Heidelberg. Juffali является эксклюзивным дистрибутором печатных прессов Heidelberg, строкоотливного наборного фото-полиграфического оборудования, печатного оборудования Stahl, Polar, Eskofot, Drent, Muller-Martini и Fuji film. Основные клиенты: «Полиграфическая компания Аль-Медины» (Al Medina Printing Company-печатает Arab News и другие газеты), «Печатная машина ВС» (Armed Forces Printing Press) и Университет им. короля Фахда для «Печатного станка нефтяных и минеральных ресурсов» (Petroleum and Mineral Resources Printing Press). Джуффали — лидер

саудовского рынка компьютерных настольных издательских систем. В нояб. 2000г. Е.А. Juffali & Brothers и Heidelberg Druckmaschinen AG образовали новое СП Heidelberg Middle East Free Zone Company (HDME). Эта компания унаследовала значительные активы от своих акционеров Heidelberg Saudi Arabia (ранее — Juffali Printing Systems) и Heidelberg Gulf Establishment. HDME представлена не только на саудовском рынке (Джидда, Рияд, Даммам), но и в ОАЭ (Дубай, Абу Даби), Омане, Катаре, Бахрейне, Ираке.

Системы энергоснабжения Siemens. После электрификации Таифа в 1945г. Джуффали осуществили те же проекты в Мекке, Медине и Джидде. Поставляют коммутационную аппаратуру, центры распределения нагрузки, высоковольтные кабели и линии. Сайт Siemens в КСА www.siemens.com.sa.

Телекоммуникации Ericsson и Siemens. Самым значительным покупателем телефонных аппаратов общего пользования и их коммутационных устройств, аппаратуры передачи данных и материалов телекоммуникационных сетей производства L.M. Ericsson является министерство почты, телеграфа и телефона Саудовской Аравии (Saudi Arabia's Ministry of Post, Telegraphs and Telephones). Ericsson присутствует и на рынке сотовой связи КСА. Компания Saudi Ericsson Communications Company (Saudi Ericsson, 1980г.), это — ассоциация Telefonaktbolaget L.M. Ericsson и Juffali, поставляет на рынок независимые и сетевые учрежденческие автоматические телефонные станции PABX (private automatic branch exchange systems), беспроводные телефонные системы и бизнес-телефонию.

Raychem работает в КСА с 70г., и СП Raychem Saudi Arabia Ltd.(RSAL), созданное Тусо и Е.А. Juffali & Brothers в 1984г., инвестировалось в завод в Даммаме — 2 по величине индустриальном центре Королевства. RSAL — подразделение Тусо Electronics, которое входит в американскую компанию Тусо International. RSAL производит продукцию для электроэнергетической промышленности и телекоммуникационной: оптико-волоконные кабельные сети, фитинги и коннекторы, кабельные аксессуары. Экспортирует продукцию в страны Залива и Йемен.

Инструмент. Компания Juffali Technical Equipment Company (JTECO) входит в Группу Джуффали и является дистрибьютером известных торговых марок Bosch, Karcher, Blaupunkt, Becker, Fisher, Plano, Skil и Snap-on. Гамма продукции включает: электродрели, шурупверты, шлифмашины, молотки, ударные гайковерты, пилы, шлифовальные станки, полировочные машины, пылеуловители, радиоприемники, CD-плееры и чейнджеры, пульты дистанционного управления, подвесные рекламные конструкции, электрооборудование для чистки, промышленное очистное оборудование, универсальный крепеж, различные комплекты инструментальных средств.

Транспортная компания Orient Transport Company (OTC), это — СП между Juffali Group и Kuhne & Nagel Group — крупнейшей транспортно-экспедиционной компанией. Специализируясь на морских и воздушных перевозках, OTC доставляет грузы от завода до порта и далее контейнеровозами Ro-Ro или авиатранспортом в полном соответствии с уставом IATA (Международной ассоци-

ации воздушного транспорта). Dorman Smith работает с E.A. Juffali & Brothers с 1970г. Они производят коммутационные и распределительные щиты от 250Аmp до 6300 Аmp с соответствующей арматурой: центральные, промежуточные и оконечные распределительные щиты, защищенные от атмосферных влияний, панели управления. www.juffalimall.com.sa, шелкните Juffali-Dorman Smith.

Центр профессионально-технической подготовки Джуффали (Juffali Training centre) был организован еще покойным шейхом Ахмедом Джуффали в 1976г. для подготовки сотрудников и рабочих Группы. Адрес: Juffali Training Centre P.O BOX 1049 Jeddah 21431 Kingdom of Saudi Arabia. 00 966 (2) 654-7731, 654-0819, 639-8839, -40, 41, доб. 201, ф. 639-8835, jtc@ejfb.com.sa, www.jtc.com.sa.

Джуффали спонсируют конноспортивные соревнования в Рияде, имеют свою команду по крикету Juffali-Benz Cricket Team, которые выиграли кубок Kanoo Cup во 2 дивизионе, спортивный клуб Juffali Sports Club, президентом которого является Халед Джуффали. Он же является председателем совета директоров Arabia Online – первым арабским порталом запущенном еще в 1995г. со штаб-квартирой в Dubai Internet City. Arabia Online web site находится по адресу: www.arabia.com, (971-4) 391-5400, ф. 391-5440.

В 1986г. заработал Центр реабилитации детей-инвалидов Help Center – филантропическая некоммерческая организация, под который Джуффали выделили в начале виллу в Джидде, а в сент. 1995г. был открыт отдельный корпус для умственно-отсталых детей (320 человек), которых обслуживают 150 специалистов. Существует Благотворительный Фонд им. Ахмеда Джуффали (Ahmed Juffali Benevolent Foundation) во главе с Управляющим директором Суадой Аль-Хуссейни Джуффали (Mrs. Suad Al-Husseini Juffali).

Джуффали относятся к традиционным саудовским торговым династиям, чье состояние соперничает с богатством правящей династии Саудов. К этим семействам относятся: Alireza, Ba Khashab, Bin Ladin, Al Qusaibi, Jamjum, Juffali, Kaki, Nasif, Olayan, Al Rajhi и Sulayman. Королевская семья всегда получала финансовую поддержку от этих торговых семейств, особенно до открытия нефтяных запасов. В знак благодарности эти семейства в наст.вр. получают выгодные подряды. Бум после 1973г. привел к появлению новых семейств предпринимателей: Kamil, Khashoggi, Ojeh и Pharaon.

Dallah Group

Dallah Albaraka Group (DBG, «Далла Ал-Барака Групп») – третья по капитализации финансово-промышленная группа Саудовской Аравии. Al-Baraka означает with God's blessing – с божьим благословением, а Dalla – символ. Получается «Символ божьего благословения».

ДБГ – крупнейшая Саудовская многопрофильная корпорация, образованная в 1969г. шейхом Салехом Абделлой Камелем, первый бизнес опыт которого начинался с небольшой службы курьерской доставки. Представляет собой мультинациональную корпорацию из 300 компаний в 43 странах, в которых работает 65 000 сотрудников. Шейх Салех Абделла Камель считается одним из пионеров исламского финансового бизнеса одним из первых разработчиков финансового исламского продукта, который был адаптирован к мировому

рынку. Это самый большой финансовый портфель КСА.

ДБГ – высоко диверсифицированное (многоотраслевое) коммерческое предприятие с годовым оборотом 9 млрд.долл., работающее в трех основных секторах: производство, медиа, финансы. Группа действует в промышленной, сельскохозяйственной, торговой, транспортной, коммуникационной, банковской, страховой сферах, бурении на нефть и в области здравоохранения.

Транспорт. Al-Jazira Transport Holding Company владеет и управляет компаниями сухопутных перевозок, инвестируется в морские проекты, такие как морские буровые платформы. Из крупных компаний входящих в структуру отметим Dallah Pilgrims Transport Co., занимающейся перевозкой паломников, и Dallah Transport Co. Шейх Абдуль Лятиф Омар Гураб является президентом Al Jaziera Transport Holding Company. Она владеет парком автомобилей из 700 машин и трейлеров для перевозки обычных и замороженных продуктов как в Саудовской Аравии, так и в арабском мире. Компания управляет обширной транспортной сетью.

Из последних компаний созданных Dallah Al-Baraka – египетская компания Transport Company, образованная Al Jazira Transport Holding для перевозки замороженных продуктов с парком в 55 рефрижераторов обслуживающих интересы Группы в Египте и других странах (север Африки).

Информационный сектор представлен компанией ART (арабское радио и телевидение), созданной в 1993г. и передающая развлекательные, спортивные и образовательные программы, а также художественные и документальные фильмы через спутник на весь мир из Рима. Шейх Абдалла Салех Камель владеет спутниковым каналом «Икраа», созданную в 1998г. AMC-материнской компанией ART, и контролирует телекомпанию RAI International – акционера спутникового телевидения Europlus. Dallah Communications Holding Company обеспечивает оптико-волоконную связь через проекты Saudi Globalstar и Flag между Ближним Востоком и другим миром по подводному кабелю длиной 28 000 км. и стоимостью 1,5 млрд.долл. Она обеспечивает одновременно 6 000 000 соединений. В телекоммуникации 3 млрд.долл.

Кямиллю принадлежит 50% каталога всех когда-либо снятых арабских фильмов. Есть и свои студии и рекламные компании. Кроме телевидения у Кямилля деньги вложены в три ежедневные саудовские газеты – Okaz, Al Bilad и Al Nadwa, он контролирует 10% Saudi Research издающей Asharq Al-Awsat.

Строительство туристического, жилого и оздоровительного комплекса «Жемчужина русалки» на берегу Красного моря полностью финансировалось и является собственностью Dallah Co. For Real Estate Development and Tourism. DBG реконструировала ряд объектов в Медине. Группа владеет туристическими комплексами в Тунисе, ресторанами в Испании, птицеводческими фермами в Египте.

Dallah Real Estate and Tourism Development Holding Company занимается недвижимостью, землей и градостроительством, туризмом. Является оператором гостиниц, жилых комплексов, санаториев и домов отдыха. Активна на рынках Ближнего Востока, Северной Африки, США и Европы и

включает: Saudi Real Estate Maintenance Co. и Dur-rat-al-Arus Co. for Real Estate and Tourism Development.

Al Samaha Holding Company производит шампунь, кондиционеры и эксклюзивные ювелирные украшения. Al-Samaha Trading House Holding Company занимается также экспортом, системами экологического контроля, строит торговые центры, занимается туризмом и включает в себя: Dallah Trading Co., Muawad National Jewellery and Watches Co., Aseer Co. for Trading, Tourism Industry, Agr., Real Estate and Contracting.

Более 40 банков и финансовых институтов формируют финансовый сектор. С момента основания «Инвестиционной и девелоперской компании Аль-Барака» Al-Baraka Investment & Development (ABID), являющейся дочерней компанией ДБГ, она играет лидирующую роль в развитии исламских банковских и финансовых институтов. ABID, представляя финансовый сектор ДБГ, предоставляет обширные финансовые услуги и аккумулирует банковские и инвестиционные ресурсы. Штаб-квартира ABID находится в Джидде, но как ни парадоксально компания не имеет лицензии на осуществление банковской деятельности на территории самого королевства. Она начала действовать в 1982г. с уставного капитала в 50 млн.долл., являясь инвестиционным механизмом для излишней наличности Группы. С тех пор путем осторожных поглощений и инвестиций ABID стала одним из крупнейших исламских финансовых институтов в мире. Группа имеет крепкие связи с деловыми и правительственными кругами, центральными банками и исламскими финансовыми институтами. Размеры инвестиционной деятельности ABID можно оценить увидев список из 43 дочерних, аффилированных и акционерных компаний, деятельность которых распространяется на банковскую и инвестиционную сферы, ценные бумаги, области страхования, перестрахования и лизинга в 29 странах.

К концу 1996г. инвестиции ABID в эти подразделения составили 900 млн.долл., а общие активы, включая фонды под управлением 4,4 млрд.долл. ABID имеет объединенный шариатский (арабская юриспруденция) совет для управления всеми институтами финансового сектора в соответствии с нормами Богословской Академии Джидды (Jeddah Fiqeh Academy), наиболее авторитетного органа шариатской теологии в исламском мире.

Объединенный Совет издает религиозные постановления (фетвы) для различных организаций и организует ежегодный богословский симпозиум DGB, на который съезжаются теологи со всего мира, а также представители исламского банковского сектора, издательств Группы выпускающих публикации и программные продукты по шариату. Согласно данным Лондонского института исламского банковского дела и страхования в мире действует 250 исламских банковского институтов действующих в 50 странах и управляющих финансовыми средствами до 200 млрд.долл.

Бизнес сектор представлен Dallah Group Holding Company. Является пионером в области сооружений общественного значения, обслуживает и поддерживает аэропорты, воздушные навигационные системы, коммунальные службы святых городов Мекки и Медины и мест паломничества

(Dallah Establishment for Contracting and Maintenance и Dallah Human Skills Development.

Банковский сектор. Все банковские подразделения объединены в единую холдинговую компанию Al-Baraka Banking Group EC (ABG), базирующуюся в Бахрейне, идеальном оффшорном центре для исламского бизнеса. Al-Baraka Banking Group EC (ABG) является часть ABID с капитализацией 590 млн.долл. и акционерами из 14 исламских банков и финансовых институтов. Пример: Egyptian Saudi Finance Bank, Cairo; Albaraka Bangladesh Ltd., Dhaka; Dallah Albaraka (Europe) Ltd., Ireland; Egyptian Saudi Finance Bank, Cairo; Algerien Saudi Leasing Holding; Al Barakah Islamic Investment Bank, Malaysia; Banque Alabaraka Mauritaninne Islamique; Beit Ettamwil al Tunisi al Saudi, Tunis; Albarakah Turkish Finance House Istanbul.

Страхование и перестрахование. ABID является пионером в развитии исламского страхования в соответствии с шариатом. Для этого по заданию DBG виднейшие богословы разработали инновационную страховую концепцию, названную «Такафуль» или «исламское кооперативное страхование». После опробирования исламского страхования в 1970г. в Египте, Судане и Дубаи DBG создала первую исламскую страховую компанию «Такафуль» в Манаме. Исламские кооперативные страховые компании действуют в Дубаи (Islamic Arab Insurance Company) IAIC (1979г.); Бахрейне (Islamic Insurance & Re-Insurance) IIRC; Тунисе (BEST Reinsurance) B.E.S.T RE, а также Islamic Mutual Insurance Company созданная в 1994 Jordan Islamic Bank и подразделением ABID.

Две страховые и инвестиционные компании ABID, созданные в 1987г. для поощрения инвестиционной деятельности физических лиц, банков и корпораций: Al-Tawfeek Company for Investment Funds (средне- и долгосрочное инвестирование), [300 млн.долл. уставного капитала] и Al-Amin Company for Securities and Investment Funds, Бахрейн (краткосрочное инвестирование и финансирование под обеспечение активов, совокупный переменный и подконтрольный капитал 600 млн.долл.) были созданы для предоставления услуг в соответствии с положениями шариата. Через фонды Al-Tawfeek и финансовое управление Al-Amin мелкие инвесторы могут получить доступ к диверсификации и деятельности на финансовых рынках, где требуется компетентные профессиональные знания. Выплаты держателям исламских полисов выше, чем в «обычных» страховых компаниях.

Фонд Al-Tawfeek Company for Investment Funds создал до 14 других инвестиционных фондов. Al-Tawfeek предоставляет услуги корпоративного синдицирования, гарантированного размещения ценных бумаг, эмитента и размещения ценных бумаг. Уставной капитал — более 300 млн.долл., и управляемые активы более 1 млрд.долл. Со следующими партнерами Al-Tawfeek образовала различные фонды: с Roll & Ross Asset Management USA — Al-Safwa Int'l Equity Fund, с Nomura Investment Banking (ME) Japan AL — Nukhba Asia Equity Fund, с Commerzbank Asset Management Germany — AlSukoor European Equity Fund, с Brown Brothers Harriman & Co. USA — Albaraka Dow Jones Islamic Index, с Maple Wood Management LP USA — Manar Private Equity. Другие фонды: Al-Baraka General Fund, Lebanon Reconstruction Fund, Al-Madinah

Al-Monouwara Fund, Jeddah Touristic City, US Real Estate Fund, Children Investment Fund, International Leasing Fund, GCC Leasing Fund, GCC (2) Leasing Fund.

Лизинг. Из современных финансовых продуктов наиболее совместимыми с шариатом являются оперативный лизинг *Ijara* и финансовый лизинг *Ijara Wa Iqtina* с правом выкупа в собственность. Лизинговые и финансовые компании ABID способствуют экономическому развитию многих стран, помогая приобретать значительные материальные средства, такие как автомобили, самолеты, корабли, промышленное оборудование и средства инфраструктуры, не нарушая исламскую традицию. Так Турция закупала через систему ДБГ лизинга городские автобусы, а в Сингапуре было приобретено плавающее буровое оборудование на 30 млн.долл.

Гостиничный бизнес. *Dallah Hotels and Resorts Co.* является крупнейшим гостиничным оператором целой сети отелей в Мекке и Медине, а также *King Abdul Aziz Airport Hotel*. Отель Аэропорта имени Короля Абдель Азиза находится на Южном Терминале. Здесь имеется 53 номера *deluxe*, 7 сьютов и ряд банкетных залов и лекториев вместимостью до 50 человек. Номера имеют прямой международный телефон, цветное спутниковое телевидение и кондиционер. Имеется бизнес-центр *Voyager* и ресторан *Ambassador*. В 1975г. создается компания *Dallah AVCO TransArabia* для строительства, управления и обслуживания аэропортов.

Медицина. Компания *Dallah Health Services Holding* специализируется на здравоохранении и обеспечивает медицинскую и фармакологическую помощь, управляет сетью медицинских учреждений и клиник в Саудовской Аравии и Северной Африке. Владеет *Albaraka Medical Clinic* в Джидде.

Сельское хозяйство. *Dallah Agricultural Holding Company* осуществила ряд проектов в области сельского хозяйства и животноводства на Ближнем Востоке и Африке, и является акционером нескольких с/х компаний в Саудовской Аравии. Крупнейшие компании Группы в сельскохозяйственном секторе: консервная *Sardine Canning Co.*, птицефабрики *Al-Rabie Poultry Co.*, и *Misr Arab Poultry Co.*

Торговля. В 1985г. была создана *Tunis International Exhibition Company* для поощрения и развития торговли между исламскими и неисламскими странами.

Промышленность. Представлена *Dallah Industrial Investment Holding Company*, которая инвестирует в промышленные предприятия, пищевые (*Al-Rabie Saudi Food Co.*, *Halawani Brothers* и *Food Manufacturers Co. (Saudi Ulker)*), в производство химикатов (*Arab Pesticides Manufacturing Co. (Mobeed)*), цемента, стекольные предприятия, фармацевтические и текстильные (*Textile and Ready-made Garments Co. (Saudi Thobe)*), заводы по переработке нефти и компании сбыта нефтепродуктов, деревообрабатывающие (*National Wood Works Co.*), в производство свинца (*National Lead Smelting Co. (Rasass)*), светотехническая арматура и оборудование ГИБДД (*Traffic Signals Factory*), асфальтовые предприятия (*Dallah-Dowail Co.*), производство труб (*The Arabian Metal Pipes Co.*), туристические компании (*Dareen Travel and Tourism Agency*).

После событий 11 сент. ряд американских семей выставили финансовые требования к ДБГ.

Финансовый директор компании Абдулла Салех Кямел опроверг утверждение, что американская администрация заморозила какие-то авуары компании в США. Перепутаны оказались два названия Барака и Баракат, которой управлял суданец.

На протяжении всего последнего десятилетия ДБГ проявляла интерес к Азербайджану и центрально-азиатским государствам. При ее участии Эр-Риад финансировал строительство мечетей, медресе и распространял религиозную литературу в Казахстане. ДБГ помогает просветительской деятельности Всемирной ассамблеи исламской молодежи (*World Assembly of Muslim Youth – WAMY*). Эта организация была основана в Эр-Риаде в 1972г. и официально занимается распространением идеологии ислама среди молодежи, а также помощью молодым мусульманам по всему миру.

Сингапур

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Сингапурская корпорация *Yantai Raffles Shipyard*, специализирующаяся на производстве шельфовых платформ и морских судов, не исключает возможности размещения производства в создаваемой особой экономической зоне порта Советская Гавань Хабаровского края, сообщил представитель пресс-центра краевого правительства.

Проект создания в Совгавани портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в июне этого года одобрило минэкономразвития РФ. Проект позволит привлечь сюда 15 млрд. руб. инвестиций из разных источников. «Президент корпорации Чанг Брайан на встрече с губернатором региона Виктором Ишаевым заявил о заинтересованности компании в организации производства на территории особой экономической зоны Советской Гавани», – рассказал представитель пресс-службы правительства Хабаровского края.

Он уточнил, что сингапурская делегация побывала накануне в Совгавани, где ознакомилась с производственной базой, транспортной инфраструктурой и ситуацией с инженерными кадрами. «Виктор Ишаев отметил, что правительство края заинтересовано в привлечении инвестиций в развитие особой экономической зоны, по словам губернатора, ее создание предполагает ряд преференций для инвесторов» – сказал собеседник.

Он отметил также, что, по словам главы корпорации *Yantai Raffles Shipyard Ltd*, на первом этапе компания предполагает сотрудничать с российскими предприятиями, занятыми в сфере шельфовых разработок. РИА «Новости», 12.8.2008г.

– В Крыму есть условия для создания украинско-сингапурского предприятия по строительству плавающих буровых установок по добыче нефти и газа. К такому мнению пришла делегация сингапурской компании *SembCorp Marine*, с которой 24 апр. встретился в Совете министров АРК глава правительства Виктор Плакида, а также советник главы Государственного агентства Украины по инвестициям и инновациям Сергей Маулик, министры автономии.

Как сообщили в пресс-службе Совмина Крыма, сингапурская компания, имеющая 40-летний опыт работы в сфере судостроения и монтажа нефтегазодобывающих платформ, изучает возможность создания совместных производств с су-

достроительными предприятиями Украины. В Крыму представители SembCorp Marine ознакомились с производственными мощностями ОАО Феодосийской компании Море и ОАО Судостроительный завод Залив, а также посетили ГАО Черноморнефтегаз, как потенциального заказчика новых плавучих буровых установок.

Виктор Плакида заявил, что Верховный Совет и Совет министров АРК делают все для создания в автономии благоприятного инвестиционного климата и обеспечения условий ускоренного развития стратегически важных для крымской экономики производств. ИА Regnum, 25.4.2007г.

США

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Госкорпорация Ростехнологии и американская компания Caterpillar Inc, крупнейший в мире производитель строительного и горнорудного оборудования, намерены создать совместное предприятие в Новосибирске, сказал во вторник журналистам глава госкорпорации Сергей Чемезов.

«Сегодня уже есть конкретный проект. Мы говорим о создании совместного производства с компанией Caterpillar по сборке и дальнейшему самостоятельному производству строительной техники, горнодобывающей техники. Речь идет о Новосибирске», — сказал он журналистам в ходе Байкальского экономического форума в Иркутске. Параметры планируемого предприятия, а также объем инвестиций, он не назвал.

По словам полномочного представителя президента РФ в Сибирском федеральном округе Анатолия Квашнина, на предприятии в Новосибирске планируется производить крупнотоннажные самосвалы, краны, экскаваторы и другую тяжелую технику.

В марте Caterpillar сообщила, что собирается наладить производство паровых экскаваторов на заводе в г.Тосно под Санкт-Петербургом, где выпускаются комплектующие к машинам Caterpillar для дальнейшей сборки в Западной Европе.

Чемезов также сказал, что сейчас ведутся переговоры с японской автомобильной компанией Nissan о создании совместного производства в районе г.Комсомольск-на-Амуре.

Ростехнологии, созданные на базе государственного экспортера оружия и управляемые бывшим сослуживцем российского премьера Владимира Путина Сергеем Чемезовым, в последние годы значительно нарастили влияние в бизнес-сфере, взяв под контроль несколько крупных производственных активов. Рейтер, 9.9.2008г.

— Европейская подшипниковая корпорация (ЕПК) и американский лидер производства комплектующих для железных дорог — компания Benco — подписали соглашение о создании совместного предприятия по выпуску буксовых конических подшипников кассетного типа (ТВУ). Впервые интерес к сотрудничеству у компаний возник в 2001г., предметные переговоры о создании СП ЕПК и Benco начали два года назад. Переговорный процесс был достаточно сложным, т.к. стороны детально обсуждали вопросы технологий, бренда, работы с поставщиками, использования ноуау и безопасности. Совместное предприятие, созданное компаниями на паритетных усло-

виях, будет базироваться на производственных площадях Саратовского подшипникового завода, который в 2007г. вошел в состав ЕПК. Максимальная мощность производства рассчитана на объемы до 300 тыс.шт. в год. Ожидаемые инвестиции — 70 млн.долл. Планируемый годовой оборот предприятия — 100 млн.долл. Штат нового предприятия — от 80 до 120 чел.

На Саратовском подшипниковом заводе уже началась подготовка площадки и заказ самого современного оборудования ведущих мировых производителей. Контролировать процесс закупки и установки оборудования будет американский партнер ЕПК. Производство также будет осуществляться под полным контролем Benco с использованием передовых технологий американской компании. Выйти на мощность 100-120 тыс. подшипников в год планируется к началу 2010г. Руководство СП будет поручено одному из менеджеров Benco, к работе будут привлечены лучшие специалисты с американской стороны. С российской стороны к проекту будут привлечены лучшие сотрудники ЕПК, которые пройдут стажировку на заводах Benco.

«Американские партнеры обладают уникальными технологиями и имеют солидный опыт работы в ж/д сегменте, который позволит корпорации выйти на качественно иной уровень производства ж/д подшипников и поставлять нашим потребителям, в первую очередь РЖД, продукцию, соответствующую самым высоким требованиям. У новых ТВУ будут существенно выше гарантийный безремонтный пробег, грузоподъемность и ряд других качественных характеристик. Это позволит корпорации, как стратегическому партнеру РЖД, органично влиться процессы реформ, которые проводятся на российских железных дорогах», — прокомментировал гендиректор управляющей компании ЕПК А. Татанов. словам А. Татанова, ЕПК сегодня обеспечивает своих потребителей качественной технологичной продукцией, но она должна постоянно совершенствоваться, развиваться вместе с повышением требований РЖД, связанных с реализацией проекта развития отрасли: «Мы, как партнеры РЖД, также стремимся решать задачи по модернизации российской ж/д отрасли и выходу ее на мировой уровень, обозначенные президентом РЖД В. Якуниным». Условия партнерства предполагают продажу подшипников совместного российско-американского предприятия иностранным заказчиком. Продвижение подшипниковой продукции на зарубежные рынки будет вестись при помощи специалистов Benco.

По словам депутата Государственной Думы ФС РФ, члена комитета по промышленности О. Савченко, работа в совместном проекте с ведущим американским производителем подшипников — это серьезный рывок вперед не только для ЕПК, но и для всей российской подшипниковой отрасли. «Важным фактором является то, что корпорация создает совместное предприятие именно с Benco, т.к. эта компания получила мировое признание именно благодаря применению передовых технологий в ж/д сегменте подшипникового рынка и сумела завоевать лидирующие позиции на рынке Северной Америки, и в частности США, где протяженность железных дорог самая большая в мире. Считаю, что Benco в ж/д сегменте — сего-

дня компания №1 в мире, и она доказала это на самом большом рынке — американском, опередив на нем таких именитых конкурентов, как SKF и Timken, с которыми, насколько мне известно, ЕПК также вела переговоры о создании СП», — отметил О. Савченко.

Компания Brenco (США) — подразделение холдинга Amsted Rail, специализирующееся на производстве компонентов для ж/д техники. Доля на рынке США 80% (основной конкурент Timken 17%). Объем производства — 10 тыс. подшипников в неделю. Финансовые показатели не раскрываются. Metalinfo.ru. RosInvest.Com, 30.1.2008г.

— Прибыль промышленного конгломерата General Electric Co в IV кв. 2007г. выросла благодаря высокому спросу на продукцию тяжелой промышленности, в частности на авиадвигатели и электрогенерирующие турбины. Прибыль американской компании в отчетном периоде составила 6,7 млрд.долл., или 66 центов на акцию, простив 6,44 млрд.долл., или 62 цента на акцию, в аналогичном периоде прошлого года. Прибыль от текущих операций в IV кв. составила 68 центов на акцию.

Выручка GE выросла на 17,7% до 48,59 млрд.долл. с 41,28 млрд.долл. годом ранее. Аналитики в среднем прогнозировали, что выручка составит 47,25 млрд.долл. Повышение финансовых результатов второй по величине компании в США после Exxon Mobil было обусловлено продолжительными инвестициями в производство промышленного оборудования за пределами США, в особенности, в странах с быстро развивающимися экономиками, таких как Китай, Индия и государства Ближнего Востока. Рейтер, 18.1.2008г.

— На мировом рынке судов для проведения досуга. Большинство компаний обрабатывающей промышленности, заводы которых находятся главным образом в странах с высокими издержками производства, испытывало в последние годы финансовые трудности, т.к. конъюнктуру на мировых товарных рынках диктовали государства с низкой заработной платой во главе с КНР. Одним из исключений были фирмы — производители судов для проведения досуга. Годовой оборот представляемой ими отрасли составляет 25 млрд.долл. (18,5 млрд. евро), увеличиваясь ежегодно в среднем на 5-10% благодаря относительно высокому спросу на многие виды продукции, начиная от парусников и кончая популярными среди кинозвезд сверхкрупными яхтами.

Лишь очень незначительная часть прогулочных судов, приобретаемых в большинстве случаев в индивидуальное пользование, поступает с предприятий, находящихся за пределами Западной Европы и США. Совокупные продажи 16 крупнейших производителей судов для проведения досуга составляют около 8 млрд.долл. в год. На предприятиях этих фирм занято в общей сложности примерно 38 тыс.чел., и почти все они базируются в странах с высокими издержками производства, главным образом в США, Италии, Франции, ФРГ и Великобритании. Данные компании изготавливают различные суда, начиная от 8-метровых парусников (стоимостью 30 тыс.долл.) и кончая яхтами класса «люкс», длина которых может достигать 35 м. Среди последних можно выделить яхту Р. Абрамовича Perolus. Она стоит 150 млн.долл., имеет две верто-

летные площадки и рассчитана на 66 чел., включая 44 члена экипажа.

По оценке Financial Times, в текущем году продажи судов для проведения досуга 10 крупнейшими производителями (млн.долл.): Brunswick (США) — 2800, Beneteau (Франция) — 900, Ferretti (Италия) — 900, Azimut-Benetti (Италия) — 750, Sunseeker (Великобритания) — 400, Princess Yachts (Великобритания) — 400, Lurssen (ФРГ) — 400, Bavaria Yachts (ФРГ) — 300, Marine Products (США) — 240, Hunter Marine (США) — 200.

Защиту компаний рассматриваемой отрасли от конкуренции со стороны производителей из стран с низкой заработной платой обеспечивает целый ряд факторов, главным из которых является повышенное внимание заказчиков к деталям технического оснащения и внешнего оформления приобретаемых ими дорогих яхт. В настоящее время такая кас-томизация под силу лишь фирмам из государств с высокими издержками производства.

Многие компоненты современных парусников и яхт представляют собой технически сложные изделия, которые не производятся в странах с низкой заработной платой. К ним, в частности, относятся высокотехнологичные дизельные двигатели, электронные навигационные системы и изготавливаемые во многих случаях по индивидуальным заказам металлические поручни. Большинство компонентов выпускается самими производителями судов для проведения досуга или близко находящимися от них субпоставщиками.

Отмечают и такой, играющий на руку западным производителям фактор, как состоятельность преобладающей части заказчиков дорогих яхт, которая позволяет им не озадачиваться ценами и обращать главное внимание на качество.

Большинство компаний отрасли полагает, что в ближайшие несколько лет спрос на их продукцию будет по-прежнему расти и тенденция к переводу окончательной сборки или даже производства в страны с низкими издержками значительного развития не получит. Менее оптимистично оценивают перспективы фирмы, продающие сред-негабаритные парусники и яхты в США, где из-за ослабления экономического роста спрос сократился. Правда, это снижение не коснулось дорогостоящих парусников и яхт.

По заявлению президента Wally Yachts (Монако), в настоящее время в мире больше состоятельных людей, чем раньше, и число стран, которые они представляют, увеличилось. Это обеспечивает отрасли хорошую платформу для роста.

Глава Beneteau планирует в текущем году довести продажи парусников компании до 1 млрд. евро (1,35 млрд.долл.) по сравнению с 830 млн. в 2006г. и 106 млн. в 1995г. За последние 10 лет эта фирма увеличила число ее сотрудников (преимущественно французов) в 5 раз (до 5,4 тыс.), что резко контрастировало с падением занятости, наблюдавшимся почти во всех других отраслях обрабатывающей промышленности Европы.

Некоторые представители отрасли считают, что последняя должна меньше полагаться на изделия, производимые в странах с высокими издержками. Так, президент Brunswick выразил недавно сожаление по поводу того, что его компания не приложила достаточных усилий, чтобы в целях сокращения расходов осуществлять аутсорсинг производства в государствах с низкой заработной пла-

той. Было построено лишь два завода по изготовлению компонентов в КНР, тогда как нужна целая сеть предприятий по всему миру. БИКИ, 11.8.2007г.

– В Москве прошла пресс-конференция, на которой было объявлено о приходе на российский рынок подъемно-транспортного оборудования нового игрока – компании Экспресс Лифт, входящей в состав группы компаний ОТИС Россия.

В пресс-конференции приняли участие президент группы ОТИС по Северной и Восточной Европе Б. Гроб, гендиректор группы ОТИС по Восточной Европе П. Блетон, главный управляющий директор группы ОТИС по России В. Авакян, директор по продажам, маркетингу и развитию бизнеса группы ОТИС по Восточной Европе А. Данилов, директор по продажам и производственным операциям департамента Экспресс Лифт Е. Рудова.

ОТИС является крупнейшей в мире компанией по производству и обслуживанию лифтов, эскалаторов и траволаторов. Персонал компании, главный офис которой находится в Фармингтоне (шт. Коннектикут, США), насчитывает 61 тыс.чел. Компания предлагает свои продукты и услуги в более чем 200 странах и обслуживает 1,5 млн. лифтов и эскалаторов во всем мире. Компания входит в состав транснациональной корпорации United Technologies Corp. (UTC), штаб-квартира которой расположена в Хартфорде (шт. Коннектикут). UTC ведет многопрофильную деятельность и является поставщиком высокотехнологичной продукции и услуг для строительной и авиакосмической промышленности.

В России ОТИС занимает около 20% рынка продаж нового подъемно-транспортного оборудования, около 15% лифтов страны находится на сервисном обслуживании компании. На территории Российской Федерации ОТИС имеет 3 производственных объекта.

На пресс-конференции отмечалось, что компания Express была основана в Великобритании в 1870г. и к 1930г. стала самой крупной компанией по производству лифтов в Европе. В 1996г. Express вошла в группу компаний ОТИС. В 2003г. было открыто производство Express в Китае. Продукцию Express представляет Экспресс Лифт – структурное подразделение в составе группы компаний ОТИС Россия.

Как рассказали участники пресс-конференции, Экспресс Лифт представляет собственную широкую продуктовую линейку, куда входят различные модели лифтов, эскалаторов и траволаторов, производимые на заводе ОТИС в г. Суджоу (Китай). Продукция Экспресс Лифт принадлежит к более низкому ценовому сегменту по сравнению с продукцией ОТИС и ориентирована на строительные объекты категорий В и С (гостиницы 3-4 звезды, улучшенное жилье, многофункциональные комплексы). В стратегических планах компании Экспресс Лифт -к 2009-10гг. занять 5% российского рынка подъемно-транспортного оборудования.

Экспресс Лифт функционирует на базе компании ОТИС Россия, что позволяет, за счет использования административной инфраструктуры ОТИС, существенно снижать издержки. В 2007г. сумма инвестиций в развитие компании Экспресс Лифт составила 1,2 млн.долл. Эти средства были

направлены на обучение персонала, сертификацию продукции, маркетинговую и рекламную поддержку и другие цели.

На пресс-конференции было подчеркнуто, что, в отличие от ОТИС Россия, реализующей оборудование самостоятельно, Экспресс Лифт будет осуществлять поставку и обслуживание своей продукции через региональных партнеров. Исключением составляет московский регион, где компания будет реализовывать продукцию самостоятельно. Компания Экспресс Лифт имеет дистрибуторов в 10 крупнейших городах России. Уже заключены контракты на поставку 30 ед. оборудования на общую сумму 1,5 млн.долл. До конца текущего года планируется реализовать примерно 200 ед. оборудования.

В рамках 3 международной выставки Лифт Экспо Россия 2007 компания Экспресс Лифт впервые продемонстрировала свою продукцию: лифты Орех, Suprex, Buffalo, а также траволаторы и эскалаторы JET и JES.

Компания ОТИС заключила контракт с компанией Capital Partners на поставку 75 ед. подъемно-транспортного оборудования для торгово-офисного комплекса Метрополис, обещающего стать одним из крупнейших многофункциональных проектов в Москве. Сумма контракта составила более 5 млн.долл. Комплекс возводится на Ленинградском шоссе и будет включать торгово-развлекательный центр, бизнес-центр, автомобильные парковки. Открытие запланировано на осень 2008г.

В рамках контракта ОТИС осуществит поставку 75 ед. лифтов и эскалаторов. Поставляемые лифты представлены флагманской серией лифтов ОТИС без машинного помещения – GeN2. В лифтах данной серии вместо традиционных стальных тросов используется армированный полиуретановый ремень, что делает конструкцию более компактной, повышает уровень комфорта и экологической безопасности. Е. Л. Майорова. БИКИ, 3.7.2007г.

– По мнению экспертов США, 2006г. стал одним из самых успешных в истории отрасли для американских производителей автокранов по объемам продаж, однако новых моделей появилось немного. Компания Tetex не представила ни одной модели, а Manitex выпустила только одну новинку. По нескольким новым моделям представили только фирмы National, Elliott, Altec и Tadano.

По заявлению компании Manitex, в 2006г. устойчиво продавались модели грузоподъемностью 28 и 30 т. для использования в нефтедобыче и на строительных работах общего назначения. Модели серии S с кранами грузоподъемностью 38 и 45 т. закупались владельцами фирм – операторов по обслуживанию нефтедобычи и горнодобывающими компаниями. 2006г. был одним из самых удачных в истории фирмы.

Таким же был год и для Tetex, чьи модели грузоподъемностью 23,5 и 35 т. продавались в последние 3-4 месяца более успешно, чем машины грузоподъемностью 15 и 17 т. Наивысший пик продаж пришелся на весну 2006г., когда активизировались компании, сдающие технику в аренду. Такие компании, как Hertz и United Rental, тем не менее, приобретали в основном автокраны грузоподъемностью 15 и 17 т. Обновление парка связано с прошлым замедлением объемов жилищного строи-

тельства, вынудившим указанные компании распродать часть своих автокранов.

Свои успехи в 2006г. компания Altec объясняет продвижением серии крупных автокранов грузоподъемностью 35 и 38 т, используемых для выполнения работ по обслуживанию электросетей, а также грузоподъемностью 26 и 35 т. для работ по озеленению (обрезка и посадка деревьев). В нефтедобыче, строительстве жилья и небольших зданий общественного назначения успешно продавались краны грузоподъемностью 18 и 38 т. В 2006г. компания спроектировала новую конструкцию кранов. В 2007г. должна появиться модель 28-тонного крана с новой конструкцией кабины.

Продажи компании Elliott Equipment были успешными по всем категориям автокранов, но особенно выделяются модели грузоподъемностью 18, 24 и 30 т. Первая из указанных моделей широко применяется в строительстве и для кровельных работ. Модели грузоподъемностью 20, 24 и 26 т. широко использовались для замены металлоконструкций и для пополнения парка компаний, сдающих технику в аренду.

Компания Tadano в настоящее время предлагает 10 моделей автокранов. Наиболее успешными были TM1882 и TM20110, а также две модели меньшей грузоподъемностью – TM-ZR500XL и TM1052.

Еще один американский производитель – QMC Hydraulic Cranes также успешно действовал на внутреннем рынке, реализуя краны грузоподъемностью от 18 до 42 т. Бестселлером является модель 3630P. У компании сохраняется большой портфель заказов на 2007г.

В 2006г. компания National Crane к имеющимся моделям 1100 и 1400Н добавила новинку – модель 1300 грузоподъемностью 30 т. на трехосном шасси грузовика.

Однако отрасль испытывает и ряд трудностей, в частности нехватку мощностей для производства поворотных механизмов, насосов и лебедок. Повысились цены на некоторые модели шасси. В дальнейшем рынок автокранов будет сталкиваться с проблемами, связанными с ужесточением требований по выхлопным газам для грузовых автомобилей (Tier 3). БИКИ, 3.7.2007г.

Туркмения

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов подписал специальное постановление о производстве капитального ремонта сухогрузного судна «Туркменистан» и судна «Махтумкули» «в целях улучшения качества морских перевозок народнохозяйственных грузов и повышения безопасности судов».

Как передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства, ремонтные работы будут осуществлены Судостроительно-ремонтным заводом им. А.П.Гужвина (Российская Федерация), с которой управление «Туркмендиздреляры» заключит соответствующий контракт общей стоимостью 2,3 млн.долл. США. www.turkmenistan.ru, 19.3.2008г.

– Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов подписал постановление, предписывающее управлению туркменских морских и речных путей заключить с ООО «Судостроительно-ре-

монтный завод имени А.П.Гужвина» контракт на капитальный ремонт сухогрузного судна «Туркменистан» и судна «Махтумкули».

Как сообщили в пресс-службе главы туркменского государства, общая сумма контракта – 1,3 млн.долл.

Как отмечается в постановлении, данное решение принято в целях дальнейшего развития морского и речного флота, улучшения качества морских перевозок народно-хозяйственных грузов и повышения безопасности судов.

В Туркмении находится делегация Астраханской обл. В среду российская делегация посетила Туркменбаши, где ознакомилась с работой крупнейших предприятий, в т.ч. Туркменбашинского комплекса нефтеперерабатывающих заводов.

Как передают местные СМИ, делегация Астраханской обл. посетила также международный морской порт Туркменбаши, который после намеченной коренной реконструкции будет связан морскими маршрутами со всеми городами на Каспии, в т.ч. с Астраханью.

Во вторник представительная делегация Астраханской обл., прибывшая в Туркмению во главе с губернатором Александром Жилкиным, была принята президентом и провела межправительственные переговоры, по итогам которых было подписано соглашение между правительством Туркмении и правительством Астраханской обл. о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве. Interfax, 19.3.2008г.

– В ходе состоявшейся 25 фев. встречи президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова с исполнительным советником немецкой компании Siemens Руди Лампрехтом были подведены некоторые итоги совместного сотрудничества. Как передает Turkmenistan.ru, Лампрехт прибыл накануне в Ашхабад в составе представительной делегации деловых кругов ФРГ.

Как заявил Руди Лампрехт, «Сименс» намерена расширить свое присутствие на перспективном туркменском рынке. В частности, собеседники обсудили возможность участия компании в национальных программах развития топливно-энергетического сектора, а также создания современной транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Бердымухамедов дал высокую оценку работе компании «Сименс» в Туркмении, в сотрудничестве с которой уже реализован ряд крупных проектов в области здравоохранения, связи и других отраслях. ИА Regnum, 26.2.2008г.

Турция

Станки

В текущем десятилетии развитие турецкого машиностроения характеризуется неравномерностью. Если в 2004г. выпуск продукции на предприятиях отрасли по сравнению с предыдущим годом увеличился на 22,4%, а видимое потребление – на 22,8%, то в 2005г. эти показатели снизились до 1 и 3,8%, а в 2006г. снова выросли до 12,4 и 7,9% соответственно.

Ведущие турецкие машиностроительные компании входят в состав национального Союза машиностроительных компаний (Makina Imalatçileri Birliği, MİB). Согласно его прогнозу, в 2006-13гг. ежегодный прирост спроса на машины и оборудо-

вание в стране составит 10-12%, а импорта – 15%. По оценке МІВ, в Турции насчитывается 11 тыс. машиностроительных предприятий, однако выпускают сравнительно конкурентоспособную продукцию из них лишь 3 тыс. Одним из основных видов продукции машиностроения являются станки и КПО; в 2006г. их выпуск в стране равнялся 426,2 млн.долл. по сравнению с 374,6 млн. в пред.г.

В условиях острой конкурентной борьбы турецкие машиностроительные компании сталкиваются с уменьшением прибыльности своих операций и сужением финансовых возможностей, что не позволяет осуществлять крупные программы по расширению производственных мощностей. В этой отрасли следует ожидать сокращения числа мелких компаний и укрепления позиций крупных поставщиков. Полагают, что наибольшей инвестиционной привлекательностью обладают предприятия по выпуску комплектующих (например, деталей и узлов двигателей и систем управления). Это касается, прежде всего, автомобильных комплектующих, которые пока в стране не производятся.

В текущем десятилетии особенно быстро в Турции растет спрос на металлообрабатывающее оборудование, который удовлетворяется преимущественно за счет импорта. Основное место в импорте занимают обрабатывающие центры, широко используемые при модернизации металлообрабатывающих производств (особенно в автомобилестроении), а также производства электроники и бытовых электроприборов. Высокий спрос существует на оборудование для пищевой промышленности, основным поставщиком которого в страну является ФРГ. Предприятия указанной отрасли (а также фармацевтической и парфюмерно-косметической) непрерывно расширяют закупки упаковочного оборудования.

Важное место в экономике Турции занимает промышленность по обработке пластмасс и резины, предприятия которой проявляют особый интерес к закупке литьевых машин, оборудования для выпуска фольги и кабеля. Оборот данной отрасли в 2010г. достигнет 20 млрд.долл. по сравнению с 10 млрд. в 2005г.

В стране существуют весьма благоприятные перспективы расширения спроса на строительное и горнодобывающее оборудование. В строительстве Турции наблюдается экономический подъем: в 2006г. совокупный оборот предприятий отрасли увеличился на 19,4% по сравнению с пред.г.

Большое внимание уделяется жилищному строительству и модернизации инфраструктуры, в частности систем водоснабжения и ж/д транспорта, за счет государственных инвестиций. Согласно оценке, в 2006г. продажи строительного и горнодобывающего оборудования на 21% превысили уровень предыдущего года.

Реализация крупных программ по развитию инфраструктуры стимулирует спрос на насосы и компрессоры, продажи которых в стране ежегодно возрастают на 15%. Существует спрос на указанную продукцию при модернизации городских газораспределительных систем, а также оборудование для удаления отходов.

В Турции реализуется целый ряд крупных инвестиционных проектов, которые потребуют значительных закупок машин и оборудования. К ним относятся прокладка нефтепровода Самсун-

Джейхан (протяженность – 550 км., ежегодная пропускная способность – 50-70 млн.т., инвестиции – 1,5 млрд.долл.), строительство нефтеперерабатывающего завода Poas/AMV (ежегодная мощность – 5 млн.т., инвестиции – 1,5 млрд.), прокладка туннеля под проливом Босфор (370 млн.), а также сооружение двух угольных ТЭС мощностью по 1200 мвт. (5 млрд.).

В текущем десятилетии особенно высокими темпами развивается внешняя торговля машинами и оборудованием. В 2004г. доля экспорта в выпуске указанной продукции в стране равнялась 16,2%, а в 2006г. – 22,2%. В 2004-06гг. удельный вес импортной продукции на внутреннем рынке машин и оборудования в Турции увеличился с 42,3 до 52,2%. Наиболее крупным ее поставщиком являются ФРГ, Италия, Великобритания и Франция. Кроме того, импортные поставки в Турцию осуществляются из КНР, Японии, США, Республики Корея, Швейцарии и Тайваня. БИКИ 15.9.2007г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Турция является одним из лидеров мирового судостроения. По данным отраслевой ассоциации GISBIR (Gemi Insa Sa-naylcileri Birligi), в Турции насчитывается 54 судостроительных верфей, суммарная ежегодная мощность которых (строительство, ремонт и техническое обслуживание судов) составляет 1 млн.т. двт. В конце 2002г. количество судостроительных доков в стране равнялось 37, а в конце 2006г. данный показатель увеличился до 62.

Судостроение Турции включает 500 компаний (25 тыс. занятых); их ежегодный оборот достигает 2,5 млрд.долл., в т.ч. сооружение новых судов – 1,5 млрд., а ремонт и техническое обслуживание – 1 млрд. Крупнейший в Турции плавучий док (его размеры – 355 и 80 м.) рассчитан на сооружение судов дедвейтом до 300 тыс.т.

В 2006г. на турецких судостроительных верфях спущено на воду 100 судов, в т.ч. контейнеровозы, суда для перевозки массовых грузов, а также рыболовные траулеры. Судостроительные верфи Турции специализируются на выпуске небольших танкеров (2,2-18 тыс. брт) для перевозки химикатов и нефтепродуктов. В 2006г. на долю этих судов приходилось 50% продукции национального судостроения. В янв.-авг. 2007г., по данным Gisbir, в Турции спущены на воду 54 судна суммарным дедвейтом 355 тыс.т.

В конце авг. 2007г. турецкие компании располагали заказами на поставку 220 судов, в т.ч. 36 судов единичным тоннажем 20 тыс.т. В ближайшей перспективе в судостроении Турции намечается реализация крупных инвестиционных программ. В частности, в районе г.Ялова (на южном побережье Мраморного моря) предполагается построить 40 новых доков. В результате к 2010г. Турция займет лидирующие позиции в европейском судостроении. В ближайшем десятилетии турецкие компании сохранят ориентацию на выпуск средних судов тоннажем 30 тыс. брт.

Особое внимание в Турции уделяется развитию производства яхт класса «люкс» длиной 25 м. В 2006г. число спущенных на воду яхт равнялось 688, что на 88% превышает соответствующий показатель пред.г.

Устойчивый рост турецкого судостроения обусловлен, в частности, непрерывным расширением национального товарного экспорта. В сере-

дине 2007г. торговый флот Турции включал 1438 судов, а его доля в перевозках внешнеторговых грузов страны равнялась 87,4%.

50% продукции турецкого судостроения экспортируется. Основным зарубежным рынком сбыта являются страны Европы, прежде всего ФРГ, Мальта, Италия и Швеция. Высоким спросом на экспортных рынках пользуются турецкие комплектующие, например судовые двигатели и якоря. БИКИ, 21.6.2008г.

– ОАО «Завод «Красное Сормово» (входит в группу «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) спустило на воду третий танкер Agsu проекта 19619 для судоходной компании Palmali. Об этом сообщает пресс-служба завода.

Дедвейт танкера составляет 13 тыс. 500 т., длина – 152 м., ширина – 17,30 м., высота борта – 10,5 м., осадка – 6,99 м., скорость хода в полном грузу – 10 узлов, автономность плавания – 20 суток. Танкер проекта 19619 способен входить в любые порты и выходить через Волго-Балтийскую транспортную систему в другие моря; способен работать в различных погодных условиях, в районах с умеренноохлажденным морским климатом.

Танкер предназначен для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, с температурой вспышки паров менее 60 градусов Цельсия, имеет двойную обшивку, предотвращающую разлив нефти в случае аварии. Судно оснащено двенадцатью грузовыми танками общим объемом 14 тыс. 770 куб.м. и одним отстойным танком, имеет балластные отсеки в двойных бортах и двойном дне, способно перевозить два сорта нефтепродуктов одновременно.

Два танкера – Masalli и Agdash – были переданы заказчику осенью 2007г. Всего для компании Palmali «Красное Сормово» построит пять танкеров проекта 19619. www.oilcapital.ru, 18.3.2008г.

– Стамбуле подписаны новые контракты на строительство двух танкеров проекта 19619 между заводом Красное Сормово и группой компаний «Палмали». Срок выполнения контракта – IV кв. 2009г., сообщает пресс-служба МНП.

Для компании «Палмали» на Красном Сормово уже построены два тринадцатитыс.ка данного проекта, первый «Массалы» передан заказчику в сент. 2007г., второй «Агдаш» – в конце окт. 2007г., строительство третьего танкера будет завершено к нояб. 2008г.

Танкер проекта 19619 оснащен двенадцатью грузовыми танками и одним отстойным танком, имеет балластные отсеки в двойных бортах и двойном дне. Его длина – 150 м., ширина – 17,30 м., высота борта – 10,5 м., дедвейт – свыше 13 тыс.т., являющийся максимальным для судна, которое может свободно эксплуатироваться на Каспии без переоборудования портовых терминалов. Автономность плавания составляет 20 суток.

Судно предназначено для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, с температурой вспышки паров менее 60°C. Предусмотрена возможность одновременной загрузки нескольких сортов нефтепродуктов в одном рейсе. Судно способно работать в различных погодных условиях, в районах с умеренноохлажденным морским климатом. Класс судна – км. Л1 I [1] A1 Российского Морского Регистра судоходства.

По словам директора по судостроению Группы МНП Андрея Иванова: «Новыми контрактами

предусмотрено строительство еще двух танкеров для «Палмали». В работе в настоящий момент третий танкер-тринадцатитысячник, который мы сдадим в текущем году. Возможности всех танкеров по заказу Палмали значительно расширились, можно говорить о проекте, который по требованию заказчика серьезно переработан, модернизирован и максимально соответствует условиям перевозки нефтепродуктов, выдвигаемым международными конвенциями и соглашениями, а также ведущими нефтяными компаниями».

По предложению заказчика базовый проект был существенно изменен уже на сданных судах, а на вновь законтрактованных планируется реализовать еще целый ряд новаций, позволяющих говорить о практически новом проекте судна, уникальном в своем классе не только для Каспия, но и для других морей. www.oilcapital.ru, 4.3.2008г.

– ЗАО «Транзас» оснастит семь танкеров для турецкой судоходной компании Palmali Shipping интегрированной навигационной системой собственного производства. Как сообщает пресс-служба компании, стороны заключили соответствующий контракт. Сумма сделки составила 2 млн. евро. «Транзас» будет работать с 5 судами серии 19619 и 2 судами серии RST22. Корабли будут поэтапно переданы заказчику с 2008г. по начало 2009г. 10 судов проекта RST22 «Новая Армада» и 2 судна проекта 19619 строятся по заказу турецкой компании на заводе «Красное Сормово». Контракт на оснащение первой серии из 5 судов проекта RST22 «Транзас» заключил еще в июле 2007г.

Серия танкеров продуктовозовимовозов типа «Новая Армада» проекта RST22 спроектирована Морским инженерным бюро (Одесса). Суда соответствуют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. В настоящий момент навигационное оснащение для трех корпусов судов проекта RST22 уже поставлено заказчику, еще два комплекта оборудования будут доставлены в ближайшее время. Сдача первых пяти судов данного проекта планируется до конца 2008г., передает PortNwes.

Танкеры проекта 19619 предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов и рассчитаны на круглогодичное плавание в районах с умеренно холодным климатом в морских неарктических районах. Каждое судно будет оснащено комплектом судового оборудования, образующим интегрированную навигационную систему, состоящую из трех удаленных станций, располагающихся на мостике, объединенных в единую сеть и способных работать в единой информационной среде.

ЗАО «Транзас» основано в Санкт-Петербурге в 1990г. и является головной компанией ГК «Транзас». Группа специализируется на производстве береговых систем безопасности судоходства, морского и авиационного бортового оборудования, интегрированных навигационных комплексов, широкого спектра морских и авиационных тренажеров и аэронавигационного обеспечения. Годовой оборот группы компаний «Транзас» в 2006г. достиг 160 млн.долл. www.oilcapital.ru, 18.1.2008г.

– На ОАО «Судостроительный завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в состав Группы «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) подписан акт приема-передачи четвертого морского многоцелевого сухогрузного теплохода

типа «Евро круизер» проекта RSD17 Riad Akhmedov для судоходной компании Palmali Group (Турция). Об этом сообщили в пресс-службе МНП.

По данным пресс-службы, сухогруз успешно прошел ходовые испытания, во время которых была проверена работа всех систем и механизмов судна, проведены замеры скорости, проверены характеристики маневренности.

Всего контрактом предусмотрено строительство пяти сухогрузов данного проекта. Головное судно Mirzaga Khalilov было передано заказчику в нояб. 2006г., второе судно данного проекта Ismayl Shikhly – в конце апреля, а третий сухогруз Shirvan – в мае 2007г.

Сухогруз проекта RSD17 дедвейтом 6270 т. ограниченного района плавания предназначен для перевозки всех видов основных грузов, включая 20-ти и 40-футовые контейнеры международного стандарта высотой до 9 футов, металл, зерно, лес, уголь, крупногабаритные и тяжеловесные грузы.

Проект разработан Морским инженерным бюро (Одесса) на класс КМ*ЛУ2 I A1 ECO Российского Морского Регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций. В соответствии с принятой в Бюро классификацией суда относятся к «азовским пяти-тыс.кам» с повышенной грузоместимостью. Габариты проекта позволяют совершать передислокацию через Волго-Донской и Волго-Балтийский каналы с морских районов на Каспий. Суда данной серии – первые в российском судостроении, построенные на соответствие требованиям вновь введенного повышенного экологического стандарта Российского Морского Регистра судоходства «ECO». ИА Regnum, 4.7.2007г.

– ОАО «Судостроительный завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в состав Группы «Морские и нефтегазовые проекты», МНП) 26 апр. спустило на воду четвертый сухогруз проекта RSD17 Riad Akhmedov для компании Palmali Group (Турция).

Контракт с Palmali Group предусматривает строительство 5 сухогрузов проекта RSD17. Головное судно Mirzaga Khalilov было передано заказчику в нояб. 2006г., Ismayl Shikhly-второе судно данного проекта, спущено в конце дек. 2006г., третье судно Shirvan спущено на воду в фев. 2007г. Последний сухогруз Akhmed Makhmudov будет спущен на воду в мае 2007г.

По словам гендиректора «Красного Сормово» Николая Жаркова, общая стоимость контракта превышает 200 млн.долл. Полученную прибыль планируется направить на модернизацию завода и на развитие социальной сферы.

В планах предприятия продолжить сотрудничество с Palmoli Group. Так, в 2008-09гг. на «Красном Сормово» для турецкой компании будет произведено по 5 танкеромовозов и по одному танкеру дедвейтом 13 тыс.т. ИА Regnum, 26.4.2007г.

Узбекистан

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Российское ЗАО «Пересвет-Инвест» в 2008г. планирует инвестировать 10 млн.долл. в девелоперские проекты в Узбекистане, сообщил «Интерфаксу» член совета директоров «Пересвет- Групп» Владимир Мельник на международной выставке UzBuild, открывшейся в Ташкенте во вторник.

«Вероятнее всего, мы в этом году сделаем некоторые приобретения, связанные с девелоперским проектом, ну процентов на 90. В этом году объем заявленных инвестиций, то, что мы для себя планируем, я думаю это в рамках \$10 млн», – сказал В.Мельник. По его словам, узбекская сторона сделала ряд конкретных предложений, которые рассматриваются российской компанией.

«Пересвет-инвест» определяет рынок недвижимости Узбекистана как одно из перспективных для компании направлений. При этом, по мнению В.Мельника, рынок офисной недвижимости в республике «еще слабый», так же как и рынок жилья.

Ранее руководство «Пересвет-Групп» заявляло о намерениях инвестировать в строительство офисов и торговых центров в Узбекистане до 50 млн.долл., что позволит ей построить свыше 130 тыс. кв. м площадей.

В 2008г. «Пересвет-инвест» продолжит работу по модернизации и техническому перевооружению Самаркандского лифтостроительного завода, контрольным пакетом акций которого владеет российская компания. Инвестиции на текущий год прогнозируются в объеме 3 млн.долл. Ожидается, что в 2008г. на лифтостроительном заводе будет произведено 750 лифтов, а с выходом предприятия на проектную мощность объем производства составит 6 тыс. лифтов в год.

В.Мельник сказал, что с советских времен Самаркандский лифтостроительный завод поставлял свою продукцию в основном в Россию. По его словам, и сейчас более 90% лифтов будет экспортироваться в Россию, в т.ч. устанавливаться на объектах, которые возводит «Пересвет- Инвест».

ЗАО «Пересвет-инвест» в янв. 2007г. купило 75% акций АО «Самаркандский лифтостроительный завод» за 1,3 млн.долл. в ходе тендера Госкомимущества Узбекистана.

Компания «Пересвет-Инвест» образована в 1995г., занимается операциями на первичном и вторичном рынках жилья Москвы и Подмоскovie, реализацией земельных участков, а также ипотечным кредитованием.

ЗАО «Пересвет-Инвест» – головная компания «Пересвет-Групп». Interfax, 4.3.2008г.

Украина

Машиностроение

Прирост объемов производства 2006г. в этой отрасли по сравнению с 2005г. составил 11,8% (в 2005г. по отношению к 2004г. – 7,1%; в 2004г. к 2003г. – 28%).

Существенно нарастили объемы продукции по отношению к 2005г. предприятия по производству средств автомобильного транспорта (на 36,6%), контрольно-измерительной аппаратуры (на 28%), машин для металлургии (на 17,8%). Превышен прошлогодний уровень выпуска продукции в производстве машин для переработки сельхозпродуктов на 14%, электрических машин и аппаратуры – на 11,6%, бытовых приборов – на 4,1%.

В то же время уменьшились объемы продукции на предприятиях по производству с/х машин (на 17,1%), станков (на 9,9%), оборудования для радио, телевидения и связи (на 7%), канцелярских и электронно-вычислительных машин (на 3,1%), машин для добывающей промышленности и стро-

ительства (на 1,3%) и в железнодорожном машиностроении (на 2,9%).

Упаковка

Известно, что мировое производство упаковки растет ежегодно на 6-7%, а в России – на 12%. Как бы ни развивалась экономика Украины, упаковочная отрасль наверняка будет процветать. Прогресс отражается в многочисленных выставках-ярмарках, наиболее известными из которых являются «Тара и упаковка» и «Пак Экспо».

Стеклотара сохраняет свое значение для производства алкогольных напитков, парфюмерии и бытовой химии. На выставке «Алкософт-2006» из зарубежных фирм были заметны французские и итальянские, сопровождающие свой винный импорт. Например, компания East Explorer – представитель нескольких французских предприятий, предлагает эксклюзивную тару (марки Saver Glass), декоративное оформление (Version Originale, Bouchage Delage), деревянные бочки (Seguin Moreau) и растворимые ткани для хранения коньяков.

Известная итальянская компания Vetroelite на рынке СНГ присутствует недавно, направив внимание сперва на Грузию, а после обвала грузинского экспорта в Россию – на Украину. По данным их дистрибьютора «Евростеклосервис», Vetroelite производит более 3 тыс. видов бутылок.

Стеклотара, выпускаемая на Украине, по качеству не уступает западной, хотя ее ассортимент беднее. Наиболее широкий ассортимент стеклотары предлагает ООО «Вольногорское стекло» (г. Вольногорск Днепропетровской области), контролирующее более 25% рынка стеклотары Украины. Столь крупные объемы производства обеспечиваются 5 печами и 12 технологическими линиями, что позволило расширить ассортимент до 150 наименований. Это единственное предприятие Украины, выпускающее продукцию в богатой цветовой гамме. Сейчас закуплены линии для нанесения специальных «горячего» и «холодного» покрытий. Освоен широкий ассортимент стеклотары классических и оригинальных форм, возможна разработка эксклюзивной бутылки. Потребителями оказались многие украинские водочные компании – «Хортица», «Союз-Виктан», «Олимп», «Медофф», «Мягков», Stoletov, почти все местные заводы шампанских вин и винопродуценты («Массандра», «Инкерман», «Коблево», «Золотая амфора», «Коктебель»).

ЗАТ «Консюмерс-Скло-Зоря» из Ровенской области около трех десятилетий специализируется на изготовлении эксклюзивной стеклотары. В последние годы открыт новый цех, запущена новая печь, модернизирован участок прессовыдува. Херсонский завод стеклоизделий предлагает к реализации высококачественную тару из бесцветного стекла. Ассортимент широк – всевозможные банки и бутылки вместимостью 0,05-0,7 л., эксклюзивная тара.

По свидетельству операторов рынка, местные производители эксклюзивной тары быстро расширяют масштабы деятельности, кооперируясь с дизайнерскими компаниями, разрабатывающими этикетки и логотипы. К последним относится компания «Етекс», созданная в 2004г. при поддержке французской полиграфической компании Smag. Бумага и пленки закупаются в Испании, фольга – в Италии, краски – в Великобритании.

Ассортимент «Етекс» дополняют услуги: разработка эксклюзивного дизайна этикетки, пробная печать, доставка.

Картон и бумага не сдают позиций на упаковочном рынке. Потребности украинского рынка удовлетворяются более чем на 90% местными предприятиями. Крупнейшими из них являются Жидачевский, Рубежанский и Киевский комбинаты, обеспечивающие по данным компании Drinks-Plus до 80% объемов производства гофрокартона. Правда, эта цифра выглядит явно завышенной с учетом оценки Ассоциации «Укрпапир», согласно которой 80% совокупного объема производства приходится не на 2, а на 12 предприятий. По мнению экспертов Drinks-Plus, в 2005г. производством картонной тары на Украине занималось не менее 10 предприятий. Однако все эксперты единодушно отмечают, что вытеснение мелких производителей в текущем десятилетии ускорилось.

Крупнейший среди украинских комбинатов – стабильно работавший даже в 90гг. Жидачевский ЦБК, имеющий пять представительств на Украине и производящий картонную тару и гофрокартон. В текущем десятилетии комбинат увеличивает производство бумаги примерно на 14 – 24% ежегодно, выпуская порядка по 40-70 тыс. т бумаги и картона. Комбинат расширяет присутствие на внутреннем рынке, а также экспортирует продукцию в Болгарию, Турцию и Иран.

Ассоциация украинских предприятий целлюлозно-бумажной промышленности «Укрпапир» объединяет ОАО «Жидачевский ЦБК», ОАО «Киевский КБК», ОАО «Измайльский ЦКК», УГАХК «Укр-бумпром», ОАО «Малинская БФ», ОАО «Львовкартонопласт», УПЭО «Укрвторма», ОАО «Днепропетровская БФ», ОАО «Корюковская фабрика технических бумаг», ОАО «Понинковский КБК», ЗАО «КСУ Техмонтаж», ООО «Донецк-Вторма», ООО «Ело Лтд.», ООО «Август-Украина», ООО «Канцоптторг». Доля этих предприятий в совокупном объеме целлюлозно-бумажного производства на Украине превышает 80%, что соответствует почти 1,3 млрд. грн. Специалисты Ассоциации полны оптимизма и называют производство картонной тары самым «живым» бизнесом на Украине.

В сегменте высококачественных картонов эксперты отмечают киевское ОКБ «Ротэкс» – ведущего поставщика полноцветной кашированной упаковки. Компания, первой на Украине наладив производство микрогофрокартона, сейчас использует новейшее европейское оборудование, контролирует поставки производителям напитков и планирует расширить сотрудничество с кондитерской отраслью. Продукция поставляется также в Россию, Молдавию и Венгрию. Бумажные пакеты производят многие фирмы, в частности днепропетровская «ВИК-Ком».

Новая тара импортируется в незначительных объемах из стран Восточной Европы и Прибалтики. Российский бизнес представлен Троицкой бумажной фабрикой. Спрос на гофрокартонную тару (объемом 10-15 млн. ящ.) часто удовлетворяется не местными или новыми импортными ящиками, а поддержанными импортными, например из-под бананов и цитрусовых.

Твердая полиэтиленовая тара производится примерно 20 компаниями из Киева («Терра-Пласт», «Политор», «СВП-Артсинок»), Днепропетровска («Полипак», «Лидер»), западноукраин-

ских областей («Луцк-пластмасс», «А.С.Т.-Р»), а также Харьковской и Одесской областей. Суммарный объем производства этого вида тары превышает 1,3 млн.долл. Как правило, она используется в непищевых сегментах – автомобильной, строительной, парфюмерной индустрии. Свыше 1 тыс.т. ежегодно импортируется (на 2 млн.долл.), как правило, из Польши, а также Германии, РФ, Румынии, КНР. Экспорт (свыше 0,5 тыс.т.) направляется в основном в Турцию. Считают, что рынок полиэтиленовой тары пока находится в стадии формирования.

Мягкая полимерная пленка широко используется для упаковки жидких и полужидких пищевых продуктов. Полиэтиленовую пленку производят под заказ изготовители пластиковых пакетов, например НПП «Пластмодерн». Киевское ОАО «Укрпластик» предлагает ламинаты для мягких упаковок майонеза. Качество продукции постоянно отмечается наградами на местных и мировых конкурсах. Киевское ТОВ «Фамер» производит вакуумные пакеты, тарелкоподдоны, ПВХ-пленку и термоэтикетки. Харьковское ООО Service-Pack поставляет блистерную упаковку, коррексы, флок-упаковку, а также приступило к производству цилиндрических туб для кондитерской и косметической отраслей. Ведущим же и до недавних пор единственным в СНГ изготовителем всех видов туб является Харьковский тубный завод. Завод предлагает алюминиевые, полиэтиленовые, многослойные тубы для пищевой, бытовой, косметической и фармацевтической промышленности.

Мировой рынок ПЭТ-тары растет на 10% ежегодно. На Украине соответствующий ежегодный прирост с середины 90гг. стабильно оценивается в 15%. Он обеспечивается потреблением упаковки пищевыми отраслями – в основном пивобезалкогольной и масложировой, где ПЭТ вытеснил почти все виды тары, урезав до минимума долю традиционной стеклотары. В пивоваренной промышленности доля ПЭТ-тары пока невысока, но неуклонно растет. Крупнейший производитель соков – концерн «Эрлан» (товарный знак «Биола») использует только ПЭТ-тару, хотя остальные изготовители предпочитают упаковку «тетра-пак». Пионерами в использовании ПЭТ-упаковки в молочной промышленности Украины называют компании «Вимм-Билль-Данн» и «Галактон», хотя заметного роста объемов ее потребления в данной отрасли, вопреки прогнозам, пока не наблюдается.

Совокупная емкость рынка, по оценкам, составляет несколько млрд. бутылок в год. Количество же производителей на Украине, по данным Foods&Drinks, сократилось с 24 в 2000г. до 10 к 2004г., однако впоследствии консолидационные процессы в отрасли замедлились. В число лидеров включают «Юнипласт» (до половины рынка, компанию называют лидером в СНГ), «ХетроПЕТ» (к 2005г. занимал до 30% рынка), компании «Эра Пласт», «Аквапласт», «НБГ Украина», «Алекс Пак». Здесь присутствуют также небольшие региональные фирмы и производители напитков. Производственные ниши на этом поле считаются стабильными, иногда заметны инвестиции со стороны Польши и Литвы. Так, два года назад литовская «Нямуно» приобрела киевскую «Алекс Пак». Польские фирмы традиционно предпочитают создавать СП – например, в начале 90гг. сообщалось о создании СП «Хитэк», сейчас известно о существо-

вании украинско-польского производителя ПЭТ-тары и оборудования «Томекс».

Сырье для ПЭТ-тары закупается в странах Азии, реже в Европе. Заметных инновационных прорывов в украинском ПЭТ-производстве пока не наблюдается, хотя на Западе вместо ПЭТФ начинают применять более дорогие полимеры (например, ПЭН).

Картонный ламинат впервые появился в молочной отрасли еще на закате СССР (от шведской компании Tetra Pak). За прошедшие 20 лет поменялся только основной рынок сбыта – с молочного на соковый. По разным оценкам, Tetra Pak контролирует в СНГ 70-85% рынка упаковки для соков, 15-20% – молока, 5-10% – вина. ОАО «Элопак-Фастов» (дочернее предприятие норвежского концерна «Елорак») организовало на Украине производство молочных пакетов и тары; свыше половины продукции поставляется в другие страны СНГ. Таким образом, скандинавские компании прочно контролируют украинский рынок картонно-ламинатной упаковки.

В производстве клея для этикеток лидирует харьковское НПП «Люкс», занимающее свыше трети рынка этикетировочного клея Украины. Руководство компании акцентирует внимание на важности применения качественного клея – некачественное нанесение этикетки чревато остановками скоростных линий, штрафами, ущербом имиджу производителя. Лидерство «Люкса» директорат компании объясняет концентрацией усилий только на производстве клея, в отличие от конкурентов. Успешно налажено производство термоклеев и на белоцерковском предприятии Termolan; предлагается также оборудование для нанесения клея. Клей германской фирмы Henkel предлагает киевское объединение «Промпласт». Компания предлагает также колпачки, дозаторы, крышки бутылок для пищевой и бытовой отраслей.

Оборудование. Из отечественных производителей наиболее основательными считаются харьковские и киевские – ТФК, «Госпродукт», «Током», «Полимаш», «Интермаш», «Украгропак», а также луганский «Базис». Присутствуют на рынке российские, германские, итальянские и американские компании.

Харьковская инженерная группа «ТФК» специализируется на выпуске автоматических машин высокой производительности, в т.ч. для сыпучих продуктов и макарон. «ТФК» активно внедряет собственные разработки в проектирование комплексов и прессов для производства макарон, установок для производства печенья. В ассортименте «ТФК» более 100 видов оборудования – фасовочные линии, дозаторы, формующие роторы. По мнению руководства компании, оборудование не уступает зарубежным аналогам, поэтому успешно экспортируется не только в Россию, но и на Запад. Полуавтоматы, а также автоматы средней производительности выпускает НПП «Интермаш». Харьковское предприятие «Госпродукт» производит автоматы средней производительности для сыпучих, пылевидных и жидких продуктов, работая, как правило, с индивидуальными заказами. Белоцерковский завод «Термо-Пак» производит упаковочное оборудование; в планах компании – продвижение продукции в другие страны СНГ и Европу. Черкасский завод «УПМАШ» производит фа-

совально-укупорочные автоматы для пищевых продуктов и оборудование для нанесения покрытий. Барский машиностроительный завод выпускает автоматы дозировочно-наполнительные и машины укупорочные для консервной промышленности, а также насосы и оборудование расфасовки вязких масс.

Дозаторы, внесенные в государственные реестры средств измерения республик СНГ, производит киевская НПФ «Током». Она производит также автоматы и полуавтоматы для сыпучих и пылевидных продуктов, транспортеры. Предприятие самостоятельно разрабатывает все стадии производства, что позволяет удовлетворять нестандартные заказы и осуществлять модернизацию оборудования. Дозаторы производит и ПФ «Веда-Сервис». Киевская компания «Укragропак» («УАП») заняла нишу поставщика комплектующих для упаковочного оборудования – цепей, шкивов, ремней.

Среди поставщиков оборудования для производства бумажно-ламинатных пакетов – Eлорак, Tetra Pak и некоторые другие (например «Тетра-Лаваль Украина Лтд.»); «Eлорак» также производит автоматы и полуавтоматы для сыпучих и мелкоштучных продуктов, например круп. Предприятие к 2005г. оставалось единственным украинским продуцентом высокопроизводительных автоматов для пакования малыми дозами.

Рынок производителей оборудования для выдува ПЭТ-тары сейчас заполнен местными фирмами. Крупнейшие из них («Полимаш», «Технология», «Магнат», «Техно-Полюс», «Витмас») имеют не только свою производственную, но и научную базу. На рынке присутствуют также фирмы, заказывающие сложные узлы на стороне, а сборку осуществляющие самостоятельно.

Компания «Техно-Полюс» специализируется на выпуске полуавтоматов по выдуву бутылок и банок любой конфигурации, разработки фирмы запатентованы. Постоянно совершенствуется ассортимент – недавно выпущен автомат, осуществляющий выдув и выгрузку тары без участия оператора. Компания «Полимаш» более 7 лет выпускает большой модельный ряд недорогих автоматов для линий по выдуву ПЭТ-тары, осуществляет ремонт и модернизацию оборудования, обучение персонала. По словам руководства компании, ее продукция полностью заняла молдавский рынок, экспортируется в Чехию и даже Италию, хотя приоритет отдается отечественному рынку. Считается, что продукция «Техно-Полюс» отличается высокой надежностью; известны случаи ее копирования более мелкими фирмами.

ООО «Магнат» успешно работает на рынке оборудования для производства ПЭТ-тары с 1996г. Предприятие тесно кооперируется с польскими партнерами – является официальным представителем фирм Fegec (выдувное оборудование), дилером фирмы Airpol (компрессоры). МЧП «Технология» уже более 10 лет предлагает модели для выдува и комплексы для полного бутилирования, и называет себя ведущим производителем ПЭТ-тары на Украине. Ежегодно «Технология» запускает в производство одну-две новые ед. техники. За время работы предприятия с отечественного рынка практически вытеснены более дорогие зарубежные производители аналогичных машин. Компания экспортирует продукцию в Россию, Туркмению, Румынию, Венгрию. Компания «Витмас» ра-

ботает на рынке оборудования более 5 лет и предлагает линии розлива и в ПЭТ-, и в стеклянную тару, что дает пищевикам возможность работать с двумя типами тары только на одном комплекте оборудования. Компания также активно сотрудничает с компаниями-производителями из стран СНГ.

Динамика импорта ПЭТ-оборудования неравномерна – рост поставок сменяется падением, что объясняется успешной борьбой местных компаний-изготовителей с импортерами за новые возникающие рынки сбыта. В 2005г. в число поставщиков такого оборудования на Украину входили Литва (половина всего импорта), США, Польша, Италия, Белоруссия, Великобритания и Уругвай. Украинским же производителям сложно войти в число мировых поставщиков, но некоторым это все же удалось. Например, «Алекс Пак» (купленный литовским капиталом) и «Юнипласт» экспортируют свою продукцию в 21 страну мира, в частности в Россию, Белоруссию, страны ЕС и Азии.

Российские фирмы представлены на украинском рынке упаковочного оборудования, в частности, подмосковной компанией «Бестром», предлагающей автоматы бесперебойной круглосуточной работы для всех видов сыпучих, пастообразных, штучных и мелкоштучных продуктов.

Итальянская фирма Omag уже около 25 лет поставляет на Украину, в Россию и другие страны бывшего СССР упаковочные автоматы и линии для фасовки сыпучих и жидких продуктов для пищевой, химической, фармацевтической промышленности. Американская ECI Ltd. представляет паковочные машины Volpak и Econoseal. Британская General Vacuum Equipment производит металлзаторы для нанесения алюминиевых и других нанопокровов. Складская техника поставляется германо-польской фирмой Pfaff. Автопогрузчики, возки и комплектующие импортного производства предлагает днепрпетровская корпорация «Логистик-Групп». Киевское «ДИИ-ИНТРА» предлагает вакуум-машины Терго и нарезное оборудование Scharfen. Мировые лидеры – производители упаковочного оборудования и технологий Uhlmann, Enflex, KALIX, Inova представлены российским ООО «Михаил Курако», имеющим представительство в Киеве.

Считается, что идет сегментирование рынка – производители упаковочного оборудования переходят от универсальности к узкой специализации. По мнению руководителей, это явление, помимо положительных моментов, препятствует завершенности технологического цикла, заметно ограничивая число предприятий-универсалов. Но потенциал у украинских машиностроителей большой, и в нужной нише вполне может появиться несколько новых операторов, сейчас занятых в смежных сегментах, например в производстве трубокэкструзионного оборудования.

Главными проблемами отрасли называют отсутствие грамотных специалистов и присутствие нелегалов, часто меняющееся законодательство (в частности, налоговое и таможенное) и проблемы утилизации упаковки.

Несмотря на успехи местных производителей, доля импорта в продажах фасовочно-упаковочной продукции до сих пор оценивается в 40%. По мнению операторов, для завоевания своего рынка и продвижения продукции за рубеж необходима ас-

социация производителей упаковки подобно созданной в России.

Операторы рынка недовольны существующей законодательной базой. Так, Руководство «Элопак-Фастов» считает, что прежде всего необходимо кредитование по более низким ставкам. Руководство овручского предприятия «Приборостроитель» считает, что сперва надо решить проблемы с налогами. Рост отрасли тормозится и нехваткой автоматизированных складов европейского уровня. Представитель НИЦ «Томаполхарчопак» С. Прудников считает, что скоро остро возникнет вопрос с переработкой вторичной упаковки.

Производители жалуются на низкий уровень приходящих на смену «советским» кадрам молодых специалистов. Представители Барского машиностроительного завода отмечают, что нынешние предприятия насыщены станками с числовым программным управлением, но студентов на практику сюда до сих пор не направляют. Между тем инженерный состав стареет, и уже сейчас ощущается нехватка специалистов. По мнению руководителей компаний «Током» и «Приборостроитель», общий уровень подготовки выпускников вузов очень низок, и в упаковочную отрасль приходит мало грамотных специалистов. Процесс адаптации нового специалиста занимает 10-15 лет. Ряд компаний-производителей выходят напрямую на специализированные кафедры всеукраинских вузов (КПИ, НУПТ), а также техникумов. КПИ готовит специалистов систем управления, НУПТ — упаковщиков, техникумы — операторов станков с ЧПУ. Специалисты нужны и для разработки программных продуктов, которые сейчас, как правило, импортируются.

Остается проблема закупок импортного подержанного оборудования, что снижает спрос на местную продукцию и в итоге приносит убытки самим производителям упаковки из-за дороговизны сервиса (по данным операторов, порядка 1 тыс.долл. в сутки).

Перспектива вступления в ВТО упаковщиков Украины особо не пугает. По словам главного инженера компании ТФК А.Середы, в этом случае можно прогнозировать всплеск производства упаковочного оборудования в стране. После вступления в ЕС восточноевропейские производители упаковочного оборудования пытаются заказать оборудование на Украине для реализации под своей маркой. В.Вулах, генеральный менеджер завода картонной упаковки «Лунапак», считает, что перспективы у крупного украинского производителя упаковки самые радужные. Благодаря огромным темпам роста кондитерской, пищевой, алкогольной, полиграфической промышленности, бытовой химии и острой конкуренции востребован мощный упаковочно-полиграфический комплекс. Д.Л.Старокадомский. БИКИ, 2.9.2006г.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Судебные тяжбы по вопросу приватизации холдинговой компании «Лугансктепловоз» будут проходить на международном уровне, сообщила председатель Фонда госимущества Украины (ФГИ) Валентина Семенюк-Самсоненко в ходе встречи с коллективом предприятия в Луганске в пятницу. «Судебный вопрос будет решаться на международном уровне в соответствии с договорами, которые существуют между Украиной и Рос-

сией», — сказала она. При этом В.Семенюк-Самсоненко заверила представителя российского «Трансмашхолдинга» в том, что «не следует переживать по поводу их дальнейшей деятельности в Луганске». Глава ФГИ заверила коллектив предприятия, что будет отстаивать правоту российского собственника.

Фонд госимущества Украины 19 июля 2006г. объявил открытый конкурс по продаже 76% акций ОАО «ХК «Лугансктепловоз». Затем проведение конкурса было приостановлено по решению судов, однако впоследствии, после снятия судебных запретов, возобновлено, и 23 марта 2007г. ФГИ признал УК «Брянский машиностроительный завод» (входит в российский «Трансмашхолдинг») победителем конкурса. Пакет акций был продан за 292,505 млн. гривен при стартовой цене 292 млн. грн. Покупатель был внесен в реестр собственников «Лугансктепловоза» 13 апреля.

Однако ОАО «Днепровагонмаш» и ОАО «Марганецкий горно-обогатительный комбинат» (оба — Днепропетровская область), не допущенные к конкурсу, инициировали судебные разбирательства, требуя признать недействительным договор купли-продажи. Эти разбирательства не завершены до настоящего времени. «Лугансктепловоз» выпускает магистральные и маневровые тепловозы, дизельные и электропоезда, трамваи, поворотные круги, запчасти для ж/д транспорта, горношахтное оборудование, сельхозтехнику. Interfax, 19.9.2008г.

— Антимонопольный комитет Украины (АМК) предоставил кипрской UMBH Ukrainian Machine Building Holding Limited (UMBH), дочерней компании крупнейшей финансово-промышленной группы Украины «Систем Кэпитал Менеджмент» (СКМ), разрешение на покупку свыше 50% уставного капитала ООО «Укртрансмаш» (Донецк).

Как говорится в сообщении АМК, донецкое предприятие предоставляет услуги по техническому обслуживанию и ремонту ж/д, трамвайных локомотивов и подвижного состава.

ООО «Укртрансмаш» создано в 2003г., его учредителями выступили, в частности, ЗАО «АРС», ОАО «Донецкий энергозавод», ООО ТПК «Укруглемаш», ЗАО «Горловский машиностроитель» — по 19,8%, Торговый дом «Дружковский машиностроительный завод» — 11,87% и ОАО «Донецкгормаш» — 8,93%. Interfax, 9.9.2008г.

— ОАО «Азовмаш» (Мариуполь, Донецкая область), управляющая компания одноименной машиностроительной группы, реорганизуется в ЗАО, говорится в сообщении компании. Соответствующее решение приняли акционеры на собрании 19 авг. Уставный капитал «Азовмаша» будет сохранен в прежнем размере — 306 млн. 76 тыс. 658,25 гривен.

ОАО «Азовмаш» управляет АО «Азовобшемаш» (головное предприятие), Мариупольским заводом тяжелого машиностроения, Мариупольским термическим заводом, а также специализированным конструкторско-технологическим институтом. В составе «Азовмаша» работает сталелитейное производство — ЗАО «АзовЭлектроСталь». производство — ЗАО «АзовЭлектроСталь».

Официальный курс на 21 авг. — 4,8438 грн./ 1 долл. Interfax, 22.8.2008г.

— Сумское машиностроительное научно-производственное объединение им. Фрунзе поставит

Алчевскому металлургическому комбинату (Луганская область) энергосберегающее оборудование для строящихся электростанций, говорится в сообщении пресс-службы НПО.

В рамках контракта НПО поставит метзаводу конденсаторы пара и котлы-утилизаторы общей стоимостью 12,2 млн.долл. Оборудование будет использовано при строительстве двух электростанций комбинированного цикла мощностью 150 мвт. каждая.

Согласно сообщению, первый из двух заказанных конденсаторов пара недавно отгружен. Отгрузка второго запланирована на сент. 2008г. Котлы-утилизаторы находятся в процессе производства.

«Это первый на Украине энергосберегающий проект такого масштаба на металлургическом предприятии. Строительство электростанций, использующих доменный газ, позволит Алчевскому меткомбинату не только избежать затрат на утилизацию газа, но и получить дополнительную экономическую выгоду от выработки электрической энергии», — цитирует пресс-служба гендиректора НПО им. Фрунзе Игоря Иванова.

На предприятии отмечают, что в Алчевске утилизация доменного газа, который является вторичным продуктом при плавке металла, происходит путем сжигания его в факелах, что требует значительных экономических затрат — из-за низкой способности доменного газа к горению его необходимо смешивать с природным газом. Внедрение энергосберегающего проекта позволит сократить вредные выбросы в атмосферу — подобные технологии давно применяют за рубежом, но украинскими меткомпаниями они ранее не использовались.

НПО им. Фрунзе производит оборудование для газовой, нефтяной и химической промышленности, выпускает, в частности, бурильные трубы, газоперекачивающие агрегаты, насосы, трубопроводную арматуру. Более 90% продукции идет на экспорт. НПО входит в группу компаний «Энергетический стандарт».

Алчевский металлургический комбинат — предприятие с полным металлургическим циклом, монополист на Украине по производству толстого нержавеющей листа, сталей специального назначения, а также стальной дробы. Его производственные мощности позволяют ежегодно выплавлять 50 тыс.т. толстого нержавеющей листа толщиной 5-20 мм, 20 тыс.т. стального двухслойного листа (единственный производитель на Украине), 30-35 тыс.т. стальной дробы (единственный производитель в СНГ).

Предприятие производит маломанганитные и титановые стали, литейный и передельный чугуны, толстолистовой и сортовой прокат черных металлов.

Корпорация «Индустриальный союз Донбасса» (ИСД, Донецк) является стратегическим инвестором Алчевского меткомбината. Interfax, 21.8.2008г.

— Антимонопольный комитет Украины (АМКУ) предоставил компании FLC West Holding S.a.r.l (Люксембург) разрешение на покупку доли в Aker Yards Ukraine Holding AS (Норвегия), которая обеспечит FLC West свыше 50% голосов в высшем органе управления Aker Yards Ukraine Holding.

Aker Yards Ukraine Holding AS, которому принадлежит 98,737% украинского судостроительного

ОАО «Дамен Шипярдс Океан» (Николаев), входит в дивизион «Торговые суда» судостроительного концерна Aker Yards.

В марте тек.г. концерн Aker Yards сообщил о продаже за 291,9 млн. евро российской инвестиционной компании FLC West 70% долей в Aker Yards Ukraine Holding AS. При этом 30% Aker Yards Ukraine Holding AS концерн Aker Yards оставит в своей собственности.

В сделку, помимо верфи в Николаеве, вошли также предприятия в Виссмаре и Варренмюнде (Германия).

FLC West — российская инвестиционная компания с лизинговым портфелем в 1,5 млрд.долл. В интересах России FLC West реализует инвестиционные проекты по развитию судостроения и грузоперевозок. Штаб-квартира FLC West, 50% которой принадлежат группе FLC, расположена в Люксембурге. Остальные 50% находятся в собственности частной кипрской инвестиционной компании Almiar Investment Ltd, контролируемой частными акционерами. Interfax, 16.7.2008г.

— Совет директоров ОАО «Силловые машины» (ПТС: SILM) на заседании 26 июня принял решение закрыть представительство компании в Киеве, говорится в материалах машиностроительного концерна. «Закрытие представительства в Киеве — это всего лишь формальность. Реально оно не действует уже несколько лет, там даже нет сотрудников», — заявил представитель пресс-службы «Силловых машин».

На Украине компании принадлежит 80,6% акций ЗАО «Трудовой коллектив «Харьковский НИИПКИ «Энергопроект» и 100% созданного в фев. ООО «Силловые машины-Украина».

Машиностроительный концерн «Силловые машины» производит и поставляет оборудование для гидро-, тепловых и атомных электростанций, а также для электростанций с комбинированным парогазовым циклом. Highstat Алексея Мордашова владеет 55,41% акций «Силловых машин». Siemens владеет 25% акций машиностроительного концерна. Производства «Силловых машин» расположены в Ленинградской и Псковской областях, Санкт-Петербурге и Калуге. Interfax, 4.7.2008г.

— АО «Азовмаш» в янв.-июне 2008г. увеличило объем реализации продукции на 50% по сравнению с показателем аналогичного периода 2007г. — до 2,95 млрд. гривен, говорится в сообщении пресс-службы компании.

Доля экспорта по итогам I пол. составила 78,1%.

В пресс-релизе отмечается, что выпуск продукции вагоностроения за отчетный период возрос на 60%. Изготовлено 5,147 тыс. грузовых вагонов и платформ (за шесть месяцев 2007г. — 4,757 тыс.ед.), в т.ч. 2,512 тыс. цистерн, 1,714 тыс. полувагонов, 228 крытых вагонов, 352 автомобилевоза и 341 платформа. При этом выпуск платформ возрос в 1,8 раза по сравнению с показателем янв.-июня прошлого года, полувагонов — в 1,5 раза, нефтебензиновых цистерн — в 1,4 раза.

В сообщении также говорится, что компания завершает изготовление оборудования для второй очереди реконструкции «АзовЭлектроСтали», начался выпуск комплектующих для новых формовочных линий и производство крупного и мелкого вагонного литья.

ОАО «Азовмаш» (управляющая компания) управляет АО «Азовобшемаш» (головное предприятие), Мариупольским заводом тяжелого машиностроения, Мариупольским термическим заводом, а также специализированным конструкторско-технологическим институтом. Кроме того, в составе «Азовмаша» работает сталелитейное производство — ЗАО «АзовЭлектроСталь».

По итогам 2007г. «Азовмаш» увеличил выпуск вагонов на 16,1% — до 9,827 тыс.ед., а в текущем году запланировал выпустить 11,78 тыс. вагонов и платформ.

Официальный курс на 3 июля — 4,8493 грн/1 долл. Interfax, 3.7.2008г.

— Акционеры ОАО «Херсонский судостроительный завод» (ХСЗ), одного из крупнейших судостроительных предприятий Украины, на внеочередном собрании 20 июня приняли решение об увеличении уставного капитала предприятия в 2,4 раза, до 125,2 млн. гривен, путем дополнительной эмиссии акций.

Согласно официальному сообщению компании в системе раскрытия ГКЦБФР, закрытое (частное) размещение дополнительно выпускаемых 292 млн. 265 тыс. 532 простых именных акций номиналом 0,25 грн. пройдет в два этапа: с 1 по 15 окт. и с 16 по 22 окт. 2008г.

Средства, привлеченные в результате допэмиссии, планируется направить на развитие предприятия. Преимущественное право на приобретение акций имеют акционеры ОАО.

Размещение акций может привести к смене собственника крупного пакета акций общества, которым выступает ООО «Пивденрудмет» (владеет 83,61% акций ХСЗ).

Согласно данным предприятия, в 2007г. его объем производства возрос на 25,5% по сравнению с 2006г. — до 229,9 млн. грн., чистая прибыль сократилась на 80,88% — до 74 тыс. грн.

По итогам янв.-мая 2008г. объем производства возрос на 43,9% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 128,5 млн. грн.

В дек. 2007г. ХСЗ приобрел у ОАО «Судмашпром» (Николаев) 90,25% акций ГАХК «Черноморский судостроительный завод» (ЧСЗ). По данным ЧСЗ, ХСЗ планирует вложить в развитие ЧСЗ в течение пяти лет 89 млн.долл., плановый объем инвестиций на 2008г. оценивается в 9,2 млн.долл. Основным акционером ХСЗ и ЧСЗ выступает российский бизнесмен Вадим Новинский. Interfax, 24.6.2008г.

— Норвежская судостроительная компания Aker Yards сообщила что продажа ее украинской верфи российскому инвестфонду FLC West не получила одобрения регулирующих органов Украины.

В марте Aker Yards продала 70% акций трех верфей — одной в украинском Николаеве, а также в немецких Висмаре и Варнемюнде, российскому фонду FLC West. «Мы все еще ждем, что сделка пройдет как было запланировано, однако мы пока еще не получили подтверждения, как ожидали», — сказал Рейтер старший вице-президент Aker Yards Торбьорн Андерсен.

Как сообщила компания, ответственность за подачу и оформление документов на нового собственника лежит на FLC West: «На основании документов, которые Aker Yards получила по поводу заявки FLC, Aker Yards ожидала, что разрешение

на продажу будет получено как раз к этому моменту».

«Aker Yards не известны причины нынешней задержки», — сообщила компания, добавив, что за исключением одобрения антимонопольных органов Украины, все остальные процедуры по продаже верфей уже завершены. Рейтер, 17.6.2008г.

— ОАО «Судостроительный завод «Залив» (Керчь, Крым) приступило к строительству корпуса судна по обслуживанию буровых платформ по заказу норвежского судостроительного холдинга Ulstein Hull AS, сообщили агентству «Интерфакс-Украина» в пресс-службе предприятия.

Церемония закладки корпуса судна состоялась на днях. Сумма контракта, заключенного весной прошлого года, не разглашается. Передача заказа норвежскому партнеру, который обеспечит дальнейшее дооснащение судна, намечена на окт. 2008г.

Как отметил представитель пресс-службы, проект является новаторским в сфере судостроения: форма корпуса с обратной дугой усиливает мореходные качества судна и делает его более устойчивым и скоростным в штормовых условиях. Строящееся судно будет обслуживать долгосрочный проект по разработке нефтегазового месторождения в Западной Африке, которое осуществляет компания Sun Angola.

В начале 2008г. «Залив» и Ulstein подписали контракт на строительство аналогичного корпуса судна, сдача заказа намечена на янв. 2010г.

ОАО «Судостроительный завод «Залив» — одно из ведущих судостроительных предприятий в Восточной Европе. Специализируется на строительстве танкеров, химо-и контейнеровозов, буровых платформ для добычи нефти и газа. С 1992г. и по настоящее время предприятие строит суда на экспорт.

По данным завода, сформированный в настоящее время портфель заказов АО оценивается в более чем 80 млн. евро и обеспечивает загрузку производства до 2010г. Рост производства предприятия в 2007г. составил 37%, впервые за последние годы завод завершил год с чистой прибылью, которая составила 3,7 млн. гривен. В 2006г. предприятие вошло в состав холдинговой компании «АвтоКрАЗ».

Основной акционер завода — финансово-промышленная группа «Финансы и Кредит» ведет переговоры с Государственным акционерным обществом «Черноморнафтогаз» (Симферополь) о создании совместного предприятия для освоения нефтегазовых площадей на шельфе Черного моря.

Осенью 2007г. ОАО «Судостроительный завод «Залив» и Ulstein задекларировали долгосрочную программу партнерства в сфере строительства судов для обслуживания нефтегазового сектора. Interfax, 17.3.2008г.

— ОАО «Сумское машиностроительное научно-производственное объединение им. Фрунзе» (НПО) в 2007г. увеличило чистую прибыль, по предварительным данным, на 45,2% по сравнению с 2006г. — до 102,449 млн. гривен, говорится в материалах компании, подготовленных к годовому собранию акционеров.

Нераспределенная прибыль в 2007г. составила 101,639 млн. грн., что на 10% больше, чем годом ранее.

Активы НПО за год увеличились на 13,3% — до 2 млрд. 144,57 млн. грн. Суммарная дебиторская задолженность предприятия к 1 янв. 2008г. превысила показатель на начало 2007г. на 24,2% и составила 303,522 млн. грн., текущие обязательства возросли на 24,3% — до 857,862 млн. грн., долгосрочные — на 3,4%, до 328,272 млн. грн.

Собрание акционеров НПО назначено на 18 апр. В повестку дня включены вопросы об утверждении отчетов органов управления, распределении прибыли, внесении изменений в устав и ряд положений.

Сумское машиностроительное НПО им. Фрунзе производит оборудование для газовой, нефтяной и химической промышленности, выпускает, в частности, бурильные трубы, газоперекачивающие агрегаты, насосы, трубопроводную арматуру. Более 90% продукции идет на экспорт.

Как сообщалось, на 2008г. объединение располагает портфелем заказов, позволяющим увеличить объем производства более чем до 2 млрд. грн., что превысит показатель 2007г. на 12,4%. Interfax, 27.2.2008г.

— Харьковский подшипниковый завод («Харп»), один из крупнейших в СНГ производителей подшипниковой продукции, закупит у японской компании Muratec роботизированный токарный комплекс стоимостью 4 млн. евро.

Как говорится в пресс-релизе индустриальной группы «Упэк», в которую входит предприятие, в рамках соглашения «Харп» закупает у японского производителя 18 ед. оборудования токарного комплекса. Ожидается, что позднее завод дополнительно приобретет у Muratec технологии и оборудование, общая стоимость расширенного контракта составит 5,5 млн. евро.

Оборудование приобретается в рамках комплексного инвестиционного проекта по модернизации производства ж/д роликовых подшипников общей стоимостью 25 млн. евро, реализацию которого планируется завершить в 2009г.

Инвестпроект «Харп» разработал совместно с Украинским конструкторским бюро подшипниковой промышленности и одной из европейских инженеринговых компаний.

Целью модернизации является создание производства мощностью 1,2 млн. подшипников в год (в настоящее время установленная мощность «Харп» — 800 тыс. роликовых подшипников в год). Кроме того, в результате модернизации

«Харп» сможет выпускать 250 тыс. компонентов для мировых производителей подшипниковой продукции, а также освоить изготовление подшипников нового поколения (кассетного типа).

Как сообщалось ранее, в рамках реализации этого проекта в янв. «Харп» подписал соглашение с польско-американской Elterma о приобретении двух отжиговых комплексов общей стоимостью более 4,5 млн. евро.

Кроме того, наряду с токарным парком, подшипниковый завод полностью обновляет свои шлифовальные мощности для производства вагонных подшипников и подшипников тягового состава.

Ранее «Харп» реализовал проект стоимостью 26 млн.долл. по модернизации производства шариковых подшипников общепромышленного назначения.

«Харп» основан в 1947г. и специализируется на производстве шариковых подшипников общепро-

мышленного назначения и роликовых подшипников для ж/д транспорта. Является лидером в СНГ по производству подшипников для сельхозмашиностроительных предприятий. Продукция предприятия также используется в автомобильной, горнодобывающей и электротехнической промышленности, металлургии. Всего завод производит более 500 типов подшипников. Установленная производственная мощность — 30 млн. подшипников в год.

АО «Упэк» создано в 1995г. и является одной из крупнейших на Украине компаний, работающих в машиностроительном бизнесе. Interfax, 26.2.2008г.

— ОАО «Херсонский судостроительный завод» планирует в течение пяти лет инвестировать в развитие государственной акционерной холдинговой компании «Черноморский судостроительный завод» (ЧСЗ, Николаев) 89 млн.долл., сообщили в пресс-службе холдинговой компании со ссылкой на главу ее наблюдательного совета Владимира Мовчана.

Плановый объем инвестиций на 2008г. оценивается в 9,2 млн.долл.

Программа развития Черноморского судостроительного завода на 2008-13г. предусматривает строительство шести корпусов контейнеровозов и 48 полнокомплектных судов на общую сумму 1,4 млрд.долл. В настоящее время портфель заказов завода составляет 50 млн.долл.

Черноморский судостроительный завод — одна из крупнейших судостроительных верфей Украины. По данным пресс-службы завода, с дек. 2007г. 90,25% его акций принадлежит ОАО «Херсонский судостроительный завод», которое приобрело их у ОАО «Судмашпром» (Николаев) на условиях согласованного с Фондом госимущества и Антимонопольным комитетом Украины договора купли-продажи.

С 2004г. основным акционером Херсонского судостроительного завода является российский бизнесмен Вадим Новинский. Interfax, 21.2.2008г.

— Государственная акционерная холдинговая компания «Черноморский судостроительный завод» (ЧСЗ, Николаев) построит по заказу Damen Shipyards Bergum (Нидерланды) четыре корпуса судов снабжения для обслуживания нефтяных платформ.

Как сообщили в пресс-службе ЧСЗ, стоимость заказа составляет 12 млн. евро. Сроки его выполнения не уточняются. Контракт, который был заключен в дек. прошлого года, предусматривает опцион еще на четыре корпуса судов.

По данным пресс-службы, программой развития ЧСЗ на 2008-13г. предусмотрено строительство шести корпусов контейнеровозов и 48 полнокомплектных судов (траулеры, танкеры, универсальные суда, буксиры) на 1,4 млрд.долл.

Черноморский судостроительный завод — одна из крупнейших судостроительных верфей Украины. С дек. 2007г. 90,25% акций ЧСЗ владеет ОАО «Херсонский судостроительный завод», основным акционером которого является российский бизнесмен Вадим Новинский (владелец «Смарт-групп»). Херсонский завод приобрел акции ЧСЗ у ОАО «Судмашпром» (Николаев) на условиях согласованного с Фондом госимущества и Антимонопольным комитетом Украины договора купли-продажи.

Damen Shipyards Bergum работает на Украине с 2000г., когда приобрела 78% акций Николаевского

судостроительного завода «Океан» (Damen Shipyards Ocean). В авг. 2006г. на мощностях в Николаеве Damen создала СП с норвежской Aker Yard, владеющей 17 судоверфями в семи странах.

Damen Shipyards Group – интенсивно развивающаяся мировая судостроительная группа с годовым оборотом 1 млрд.долл. Группа владеет 30 судостроительными заводами в мире. RosInvest.Com, 19.2.2008г.

– Государственная акционерная холдинговая компания «Черноморский судостроительный завод» (ЧСЗ, Николаев) построит по заказу Damen Shipyards Bergum (Нидерланды) четыре корпуса судов снабжения для обслуживания нефтяных платформ.

Как сообщили в пресс-службе ЧСЗ, стоимость заказа составляет 12 млн. евро. Сроки его выполнения не уточняются. Контракт, который был заключен в дек. прошлого года, предусматривает опцион еще на четыре корпуса судов.

По данным пресс-службы, программой развития ЧСЗ на 2008-13г. предусмотрено строительство шести корпусов контейнеровозов и 48 полнокомплектных судов (траулеры, танкеры, универсальные суда, буксиры) на общую сумму 1,4 млрд.долл.

Черноморский судостроительный завод – одна из крупнейших судостроительных верфей Украины. С дек. 2007г. 90,25% акций ЧСЗ владеет ОАО «Херсонский судостроительный завод», основным акционером которого является российский бизнесмен Вадим Новинский (владелец «Смарт-групп»). Херсонский завод приобрел акции ЧСЗ у ОАО «Судмашпром» (Николаев) на условиях согласованного с Фондом госимущества и Антимонопольным комитетом Украины договора купли-продажи.

Damen Shipyards Bergum работает на Украине с 2000г., когда приобрела 78% акций Николаевского судостроительного завода «Океан» (в настоящее время – Damen Shipyards Ocean). В авг. 2006г. на мощностях в Николаеве Damen создала СП с норвежской Aker Yard, владеющей 17 судоверфями в семи странах.

Damen Shipyards Group – интенсивно развивающаяся мировая судостроительная группа с годовым оборотом 1 млрд.долл. Группа владеет 30 судостроительными заводами в мире. Interfax, 19.2.2008г.

– Корпорация «Индустриальный союз Донбасса» (ИСД, Донецк) должна разработать и 28 фев. подать в Европейскую Комиссию (ЕК) новый план реструктуризации приобретенного ее «дочкой» ISD Polska судостроительного завода Stocznia Gdansk S.A. (Гданьск, Польша), сообщил председатель правления ISD Polska Константин Литвинов.

По его словам, согласно достигнутому на встрече руководства ИСД и Европейской Комиссии в Брюсселе 11 фев. договоренностям, новый план реструктуризации должен быть разработан во исполнение требований Еврокомиссии по приведению в соответствие с европейским конкурентным законодательством предоставленной в 2004г. Правительством Польши бюджетной помощи заводу на 750 млн. злотых (311 млн.долл.).

«Это была техническая встреча, на которой представители Еврокомиссии дали понять, что они настроены положительно в данном вопросе,

не настаивают на возвращении публичной (бюджетной) помощи, а (выступают) за признание ее как легальной помощи. В свою очередь, мы должны разработать новый план реструктуризации завода с ограничением производственных мощностей», – сказал К.Литвинов.

Он выразил сомнение в возможности представить новый план в такие сжатые сроки и предположил, что ИСД обратится к Еврокомиссии с просьбой их продлить. При этом глава правления ISD Polska подчеркнул, что подготовка приемлемого решения в данном вопросе в значительной степени зависит от позиции и понимания со стороны польского правительства, его заинтересованности в сотрудничестве с инвесторами.

«Новый план реструктуризации компании, по сути, будет частью программы развития судостроительной отрасли Польши в целом, поэтому быстрое решение вопроса по реструктуризации судоверфи на 80% зависит от позиции польского правительства», – отметил К.Литвинов.

Отвечая на вопрос агентства, коснется ли реструктуризация сокращения штата работников предприятия, он сказал, что в настоящее время необходимость в этом отсутствует.

Ранее СМИ сообщали, что Еврокомиссия потребовала от ИСД возратить 750 млн. злотых госпомощи, предоставленной в 2004г. польским правительством заводу Stocznia Gdansk S.A., или ограничить его производственные мощности. К.Литвинов тогда отмечал, что размер возврата госпомощи может быть значительно сокращен по примеру ситуации с меткомбинатом Huta Stali Czestochowa (Польша), «когда вопрос начинался от 2 млрд. злотых, а закончился 20 млн. злотых, – тогда мы договорились на самоограничение мощностей».

ISD Polska владеет 76% акций Stocznia Gdansk S.A.

Глава правления ISD Polska также заявлял, что компания намерена в течение трех лет инвестировать в польский судостроительный завод 700 млн. злотых, фактически построив новую современную верфь. Это, по его словам, позволит Stocznia Gdansk производить 10-12 судов в год. Кроме того, дополнительно планируется выпускать стальные конструкции и мачты для ветряных мельниц, спрос на которые стремительно растет в Европе.

К.Литвинов также сообщал, что за несколько недель работы нового менеджмента на верфи удалось получить заказы на строительство в 2008г. двух новых судов. Продолжаются переговоры по контрактам на выпуск 35 новых судов. При этом Stocznia Gdansk подготовила комплексный план строительства судов – базовый план деятельности предприятия.

Корпорация «ИСД» основана в 1995г. Является интегрированной холдинговой компанией, которая владеет либо управляет пакетами акций предприятий горно-металлургического комплекса. Основные активы ИСД – Алчевский меткомбинат, Алчевский коксохимзавод, Днепровский меткомбинат им.Дзержинского, а также меткомбинат Dunaferr (ISD-Dunaferr) в Венгрии, Huta Stali Czestochowa (ISD – Huta Czestochowa) в Польше и Sparrows Point (Балтимор, США). Interfax, 13.2.2008г.

– Хозяйственный суд автономной республики Крым возбудил дело о банкротстве государственного ОАО «Феодосийская судостроительная ком-

пания «Море». Как говорится в официальном сообщении, опубликованном в печатном издании Верховной Рады, соответствующее определение суд принял 12 янв. Распорядителем имущества компании назначен Роман Марченко.

Р.Марченко уточнил, что истцом выступило ООО «Дракар», которому судостроительная компания задолжала 0,5 млн. гривен. В то же время, отметил он, дебиторская задолженность феодосийского предприятия намного больше заявленной суммы долга.

Отвечая на вопрос о влиянии возбуждения дела о банкротстве на планируемую государством приватизацию предприятия, распорядитель имущества отметил, что планы приватизации пока остаются декларативными, однако он готов обсуждать их с Фондом госимущества или кабинет министров. «Трудно сказать, в рамках каких процедур будет проходить оздоровление предприятия», — отметил Р.Марченко, добавив, что к процессу привлечена юридическая компания «Ильяшев и партнеры». По его словам, в течение месяца после публикации объявления о возбуждении дела о банкротстве принимаются заявления кредиторов и санаторов.

Феодосийская судостроительная компания «Море» была внесена в список компаний, подготовка к приватизации которых должна была начаться в 2007г., однако Верховная Рада пока не приняла закон об особенностях приватизации ОПК.

В июне 2007г. крымский парламент обращался к правительству Украины с просьбой делегировать совету министров автономии полномочия по управлению принадлежащего государству 100%-ного пакета акций АО, а также полномочия по приватизации компании.

В настоящее время компания находится в управлении министерства промышленной политики. Interfax, 11.2.2008г.

— Антимонопольный комитет Украины (АМКУ) разрешил ООО «Центр морских технологий (ЦМТ) «Шельф» (Астрахань) приобрести 50% акций ОАО «Центральное конструкторское бюро «Коралл» (Севастополь), говорится в сообщении пресс-службы АМКУ.

ООО «Центр морских технологий «Шельф» является 100% «дочкой» управляющей компании судостроительного холдинга — ООО «РР-Морские и нефтегазовые проекты» (РР-МНП), пояснил гендиректор Илья Кокарев. По его словам, ООО «ЦМТ «Шельф» создавалась для объединения активов инжинирингового дивизиона группы «РР-МНП».

По словам И.Кокарева, компания консолидирует 90% акций ЦКБ «Коралл». В 2007г. под контролем «РР-МНП» оказался пакет акций «Коралла», ранее принадлежавший группе компаний «Морские и нефтегазовые проекты» («Группа МНП»). Акции ЦКБ «Коралл», наряду с некоторыми другими активами МНП, в т.ч. — астраханскими судостроительно-судоремонтными заводами им. III Интернационала и «Лотос», объединены с активами, подконтрольными предпринимателям Илье Кокареву и Дмитрию Пальцеву. Для объединения было создано ООО «РР-Морские и нефтегазовые проекты». После завершения консолидации активов «Группа МНП» вышла из проекта, забрав свою долю в «РР-МНП» деньгами.

Кроме «Коралла» в инжиниринговый дивизион «РР-МНП» входят Конструкторское бюро по про-

ектированию судов «Вымпел» (Нижний Новгород) и КБ «Астрамарин».

ОАО «ЦКБ «Коралл» — ведущее конструкторское бюро Украины, разрабатывающее техдокументацию по проектированию и модернизации судов, плавкранов и технических средств для освоения континентального шельфа.

99,98% ООО «РР-Морские и нефтегазовые проекты» сейчас принадлежит кипрской Hyssop Investment Ltd, совладельцами которой, по неофициальной информации, являются И.Кокарев и Д.Пальцев. Interfax, 21.1.2008г.

— Первый вице-премьер Украины Александр Турчинов допускает вероятность повторной приватизации ОАО «Холдинговая компания «Лугансктепловоз» после анализа судебного решения юристами кабинет министров.

«Как только мы получим решение суда и юристы кабинет министров скажут, что это решение не может быть обжаловано, только тогда может быть принято решение по этому объекту», — сказал он.

Судебная палата по хозяйственным делам Верховного суда Украины (ВСУ) в янв. этого года отказала Фонду госимущества, ЗАО «Управляющая компания «Брянский машиностроительный завод» и ОАО «Холдинговая компания «Лугансктепловоз» в пересмотре постановления Высшего хозяйственного суда (ВХСУ) от 8 нояб. 2007г. в деле о продаже 76% пакета акций «Лугансктепловоза» ввиду отсутствия оснований.

«ВСУ, отказав в открытии производства по пересмотру в кассационном порядке постановления ВХСУ, фактически признал законными и обоснованными все судебные решения о незаконности приватизации пакета акций «Лугансктепловоза», — говорилось в пресс-релизе ВСУ.

Верховный суд напомнил, что ВХСУ своим постановлением оставил без изменения решение Хозяйственного суда Киева и постановление Киевского апелляционного хозяйственного суда, в соответствии с которыми приватизация 76% «Лугансктепловоза» прошла со значительными нарушениями законодательства, в частности, принципа полного, своевременного и достоверного информирования граждан о порядке и объекте приватизации.

В связи с этим хозяйственные суды признали недействительными серию решений ФГИ, касающихся продажи акций «Лугансктепловоза», в т.ч. о недопущении к участию в конкурсе ОАО «Днепровагонмаш», об итогах конкурса и определении его победителя, а также договор купли-продажи указанного пакета.

ВСУ подчеркивал, что судебные решения обязывают ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод» вернуть Фонду госимущества Украины указанный пакет акций «Лугансктепловоза».

Фонд госимущества в июле 2006г. объявил конкурс по продаже 76% акций «Лугансктепловоза». Затем проведение конкурса было приостановлено по решению судов, однако впоследствии, после снятия судебных запретов, возобновлено. В марте 2007г. ФГИ признал победителем конкурса УК «Брянский машзавод», предложившую за пакет 292,505 млн. гривен при стартовой цене акций 292 млн. грн.

Акт передачи акций ХК «Лугансктепловоз» их новому владельцу был подписан 6 апр. 2007г., а 13 апр. УК «Брянский машзавод» была внесена в реестр собственников ХК «Лугансктепловоз».

Украинские ОАО «Днепровагонмаш» и ОАО «Марганецкий горно-обогатительный комбинат» (оба – Днепропетровская область), не допущенные к участию в конкурсе, добились решений судов о недействительности договора купли-продажи, подтвержденных Высшим хозяйственным судом, после чего ФГИ подал кассацию в Верховный суд.

При этом глава фонда Валентина Семенюк неоднократно высказывала сомнения о возможности практического исполнения этих судебных решений.

В «Трансмашхолдинге» затруднились прокомментировать дальнейшие действия компании по решению Верховного суда Украины.

Управляющий партнер юридической фирмы Lidings Андрей Зеленин пояснил, что существует два варианта развития событий.

«После направления судебных документов в адрес ответчика тот должен в добровольном порядке обратиться с заявлением к депозитарию «Лугансктепловоза» о внесении изменений в реестр акционеров предприятия. Если в установленные украинским законодательством сроки этого не происходит, реестродержателю завода будет предписано внести изменения в реестр в принудительном порядке», – сказал он. Если на акции наложен арест, опротестовать решение Верховного суда невозможно, можно лишь затягивать процедуру возврата акций в государственную собственность Украины, добавил он.

По словам источника в БМЗ, арест на акции «Лугансктепловоза» не накладывался, сейчас акции находятся в собственности ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод».

Также, по словам представителя БМЗ, в отношении украинского завода проводятся все процедуры, предусмотренные условиями приватизационного соглашения. Ранее «Трансмашхолдинге» заявляли, что объем инвестиций в «Лугансктепловоз» будет сопоставим с ценой пакета в 50-60 млн.долл.

На III кв. 2007г. «Трансмашхолдингу» принадлежало 9,04% акций ЗАО «УК «БМЗ». Брянский машиностроительный завод вошел в число активов, консолидацию которых ТМХ завершил в конце авг. 2007г.

«Лугансктепловоз» выпускает магистральные и маневровые тепловозы, дизель-и электропоезда, трамваи, поворотные круги, запчасти для ж/д транспорта, горношахтное оборудование, сельхозтехнику. Interfax, 16.1.2008г.

– ОАО «Херсонский судостроительный завод» (ХСЗ) начало строительство первого речного танкера-химовоза для голландской компании Zanen Shipbuilding B.V.

Как сообщили в пресс-службе предприятия, в конце минувшей недели на предприятии состоялась торжественная церемония закладки первого судна. Контракт на строительство шести танкеро-химовозов для голландской компании, стоимость которого не разглашается, был заключен осенью текущего года.

Судно предназначено для перевозки светлых нефтепродуктов. Длина судна – 125 м., ширина – 11,4 м., высота борта – 5,25 м. Interfax, 24.12.2007г.

– ОАО «Херсонский судостроительный завод» (ХСЗ) завершило строительство рефрижератора

Polfoss по заказу норвежской Myklebust Prosjekt AS.

Как сообщили в пресс-службе АО, в пятницу судно передано заказчику. Судно предназначено для эксплуатации в открытых морских районах. Длина судна – 81,55 м., ширина – 16 м., высота борта – 9,1 м. Температурный режим – от -27- С до +32-С.

Это уже четвертый рефрижератор, построенный заводом для Норвегии по проекту MM 80 Reefer МК II. Как отметили в пресс-службе, в настоящее время завод также завершает строительство сухогруза для Испании. Степень его готовности – 85%.

Херсонский судостроительный завод – одно из крупных судостроительных предприятий Украины. Завод в 2006г. увеличил объем производства по сравнению с 2005г. на 33,6% – до 193 млн. гривен. В планах предприятия на 2007г. – увеличение объемов производства на 29,5% – до 250 млн. грн. До 2009г. завод рассчитывает выйти на ежегодный объем производства на уровне 360 млн. грн., а до 2015г. – 1,040 млрд. грн. за счет перехода на строительство полнокомплектных судов. Портфель заказов предприятия оценивается в 560 млн. грн.

Официальный курс на 9 нояб. – 5,05 грн./1 долл. Interfax, 9.11.2007г.

– ОАО «Херсонский судостроительный завод» (ХСЗ) завершило строительство судна для обслуживания буровых платформ на морском шельфе по заказу норвежской Myklebust Prosjekt AS.

Как сообщили в пресс-службе АО, в четверг судно передано заказчику. Длина корпуса судна – 70 м., ширина – 17 м., высота борта – 7,5 м.

Как отметили в пресс-службе, в настоящее время на стапельной позиции находится четвертое судно из серии рефрижераторов, строящихся для Норвегии. Степень его готовности – 99,9%.

Представитель судозавода также сообщил, что для сокращения сроков выполнения заказов и повышения качества выпускаемой продукции в окт. на заводе открыт новый цех оцинковки труб.

Херсонский судостроительный завод – одно из крупнейших судостроительных предприятий Украины.

Завод в 2006г. увеличил объем производства по сравнению с 2005г. на 33,6% – до 193 млн. гривен. В планах предприятия на 2007г. – увеличение объемов производства на 29,5% – до 250 млн. грн. До 2009г. завод рассчитывает выйти на ежегодный объем производства на уровне 360 млн. грн., а до 2015г. – 1,040 млрд. грн. за счет перехода на строительство полнокомплектных судов.

В настоящее время портфель заказов предприятия оценивается в 560 млн. грн. Interfax, 25.10.2007г.

– ОТП Банк (Киев) предоставил судостроительному заводу «Залив» (Керчь) кредит объемом 20,77 млн. евро на строительство 4 универсальных контейнеровозов для голландской Damen Shipyards Bergum, говорится в пресс-релизе банка.

Судозавод «Залив» заключил контракт с Damen Shipyards Bergum на строительство 6 корпусов универсальных контейнеровозов. Первое из судов проекта было спущено на воду 15 сент. 2007г.

ОАО «Судостроительный завод «Залив» (входит в ХК «АвтоКрАЗ») – одно из ведущих судостроительных предприятий Восточной Европы, специализируется на строительстве танкеров – химо-,

контейнеровозов, буровых платформ для добычи нефти и газа. С 1992г. предприятие строит суда на экспорт.

ОТП Банк (ранее — «Райффайзенбанк Украина») основан в 1998г. Единственным акционером банка является венгерский OTP Bank.

ОТП Банк по итогам 2006г. занял 47 место по объему активов в рэнкинге «Интерфакс-1000»: Банки СНГ», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА», и 8 место среди украинских банков. Interfax, 26.9.2007г.

— ОАО «Херсонский судостроительный завод» (ХСЗ) подписало контракты с норвежской и голландскими компаниями на строительство до 2009г. корпусов судов — якорукладчиков и танкеров. «Подписаны контракты на строительство порядка 10 корпусов для норвежской компании Kleven Prosjekt, четырех корпусов танкеромовозов для голландской Zanen Shipbuilding B.V. и четырех корпусов речных танкеров для голландской VEKA Shipbuilding B.V.», — говорится в сообщении компании, опубликованном в местной прессе в четверг. Ранее эти компании заказывали суда в Китае.

До конца года завод должен спустить на воду три корпуса судов: судно-снабженец, четвертый рефрижератор для норвежской компании Mylebust Prosjekt AS и сухогруз для испанской компании. При этом судно-снабженец, предназначенное для обслуживания буровых платформ на морском шельфе, завод строит впервые совместно с государственным предприятием «Судостроительный завод им.61 коммунара» (г.Николаев). Interfax, 14.9.2007г.

— Представители военно-морских сил 15 стран участвуют в открывшихся в Севастополе компьютерных командно-штабных учения НАТО. Об этом сообщила 12 сент. пресс-служба Военно-морских сил Украины.

Цель учений — «отработка совместимости стран НАТО со странами-партнерами во время выполнения общих миротворческих задач». С помощью компьютерных технологий отрабатываются вопросы проведения антитеррористической операции, эвакуации гражданских лиц, а также организации противоминной борьбы, полетов авиации, безопасность кораблей и судов в местах базирования. Корабли и военная техника в учениях не задействованы.

Подобные учения проводятся в Украине в третий раз. Как сообщил представитель пресс-центра Черноморского флота РФ, представители российского флота в учениях не участвуют. Синьхуа, 13.9.2007г.

— Росатом планирует привлечь украинское предприятие «Турбоатом», производящее тихоходные турбины, к поставкам оборудования для строящихся АЭС, заявил глава Росатома Сергей Кириенко, выступая в эфире «Русской службы новостей» в понедельник. Он напомнил, что российское ОАО «Атомэнергомаш» и французский Alstom подписали соглашение о создании на территории РФ совместного предприятия по производству тихоходных турбин для атомных станций.

«Мы сегодня ставим своей целью работать с лучшими. Alstom — лучшее по технологиям. Мы же не готовую турбину покупаем, а создаем здесь производство с контрольным пакетом у нас. Мы

выбрали французов, потому что они лучшие», — сказал Кириенко.

Он напомнил, что полтора года назад Росатом пытался договориться с украинскими партнерами о сотрудничестве в сфере поставок тихоходных турбин с предприятия «Турбоатом» для АЭС, «но тогда на Украине не было решения по развитию завода «Турбоатом».

«Сейчас там поменялась ситуация, и мы сегодня попробует встроить «Турбоатом» в эту программу, через поставки оборудования», — сказал Кириенко. Он также сообщил, что подписано лицензионное соглашение с Alstom о передаче французской компанией в СП собственной технологии производства тихоходных турбин и генераторов «Арабель».

«Турбоатом» — одно из крупнейших в мире турбостроительных предприятий. Осуществляет полный цикл производства: проектирование, изготовление, поставку, наладку и фирменное обслуживание турбинного оборудования для всех типов электростанций. РИА «Новости», 2.7.2007г.

— Правительство Украины издало распоряжение об открытии таможенного пункта на территории ОАО «Ильичевский судоремонтный завод» (Одесская обл.). Согласно документу, на территории завода будет открыт пункт пропуска через госграницу для международного морского грузового сообщения (перевалка грузов и ремонт невоенных судов) с постоянным и круглосуточным режимом. Как уточнили агентству «Интерфакс-Украина» на предприятии, таможенный пункт откроется до 1 июля тек.г. На первом этапе объемы перевалки через него грузов составят 2-2,5 млн.т. в год.

ОАО «Ильичевский судоремонтный завод» занимается ремонтом судов, строительством пассажирских теплоходов прибрежного плавания, производством универсальных морских двадцатифутовых контейнеров, а также емкостей для перевозки сыпучих грузов. Завод располагает четырьмя доками, способными принимать суда водоизмещением до 130 тыс.т. Помимо этого предприятие выпускает стальное, чугунное и цветное литье и изготавливает тормозные барабаны для автотранспорта, фасонные части к канализационным трубам, а также чопы, крышки, подставки, станины. Interfax, 30.5.2007г.

— ЗАО «Новокраматорский машиностроительный завод» (НКМЗ, Донецкая обл.), одно из крупнейших предприятий тяжелого машиностроения Украины, до осени 2007г. намерен завершить поставки оборудования в адрес ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (РТС: MAGN) для реконструкции стана «2000» горячей прокатки.

Как говорится в сообщении пресс-службы НКМЗ, в рамках контракта, стоимость которого не разглашается, заказчику будет поставлено 1,5 тыс.т. оборудования. Первая партия конструкций отгружена заказчику, а к осени будут поставлены основные машины — гидравлические тянущие ролики и две гидравлические моталки для смотки горячекатаной полосы в рулоны.

В пресс-службе отмечают, что ввод оборудования в эксплуатацию уже в тек.г. позволит прокатывать качественный штрипс для производства труб, применяемых в нефтегазовой отрасли. Широкополосный стан «2000» был поставлен на ММК Новокраматорским машзаводом в 1993г.

ЗАО «НКМЗ» специализируется на выпуске прокатного, металлургического, кузнечно-прессового, гидротехнического, горнорудного, подъемно-транспортного, специализированного оборудования, поковок и отливок. ММК — один из крупнейших в России производителей металлопродукции. Interfax, 4.5.2007г.

— ОАО «Сумское машиностроительное НПО им. Фрунзе», один из ведущих украинских производителей оборудования для газовой, нефтяной и химической промышленности, ввело в эксплуатацию на севере Туркмении две линейные компрессорные станции — «Дерьялык» и «Йыланлы» газотранспортной системы «Средняя Азия-Центр». Как говорится в сообщении пресс-службы министерства промышленной политики, газокomppressorные станции, построенные по заказу государственного концерна «Туркменгаз», рассчитаны на перекачку 90 млн.куб.м. газа в сутки каждая. Общая стоимость объектов составляет 180 млн.долл.

Станция «Дерьялык» расположена на конечном участке межгосударственной магистрали и является последней компрессорной станцией на территории Туркмении, через которую экспортный газ идет в страны СНГ и Европы. Как сообщалось, контракт с госконцерном «Туркменгаз» на строительство газокomppressorной станции «Йыланлы» был подписан НПО и международной компанией Progress Engineering в марте 2000г. Контракт на строительство станции «Дерьялык» подписан НПО с госконцерном «Туркменгаз» в июне 2001г.

Сумское машиностроительное НПО им. Фрунзе производит, в частности, бурильные трубы, газоперекачивающие агрегаты, насосы, трубопроводную арматуру. Предприятие экспортирует 80% своей продукции, при этом «львиную» долю составляют объекты «под ключ» — компрессорные станции в Туркменистане, Иране, Турции, Азербайджане. Оборудование объединения поставляется в Россию компаниям «Газпром» и «Роснефть». В фев. 2007г. Сумское НПО ввело в эксплуатацию в Туркмении газлифтную компрессорную станцию «Готурдепе», построенную «под ключ» по заказу государственного концерна «Туркменнефть». Общая стоимость строительства составила 120 млн.долл. Interfax, 18.4.2007г.

— Фонд госимущества (ФГИ) Украины в среду объявил конкурс по продаже пакета в 50%+1 акция ОАО «Мелитопольский станкостроительный завод им. 23 окт.» (Запорожская обл.). Как сообщили в пресс-службе ФГИ, стартовая цена пакета определена в 8 млн. гривен (1,6 млн.долл.).

Условия конкурса, в частности предусматривают сохранение профиля предприятия, погашение в течение года кредиторской задолженности перед бюджетом на 900 тыс. грн., по внебюджетным платежам — 560 тыс. грн., по страхованию — 400 тыс. грн.

Основной продукцией Мелитопольского станкостроительного завода являются металлорежущие станки. В 2006г. завод реализовал продукцию на 2,175 млн.грн., стоимость его активов на начало 2007г. равнялась 5,126 млн.грн. Уставный капитал общества составляет 86,51 тыс. грн., номинал акций -0,25 грн. По данным Госкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку Украины, на начало 2006г. 36,68% акций АО принадлежало ЗАО

«Агроцентр «Южный» (Днепропетровск). Interfax, 4.4.2007г.

— Фонд госимущества (ФГИ) Украины в пятницу признал ЗАО «Управляющая компания «Брянский машиностроительный завод» (Россия) победителем конкурса по продаже 76% акций ОАО «Холдинговая компания «Лугансктепловоз». Как сообщили в пресс-службе ФГИ, пакет акций был приобретен за 292,505 млн. гривен (58 млн.долл.).

Стартовая цена 76% акций «Лугансктепловоза» составляла 292 млн.грн. Заявки на участие в торгах также подавали АО «Демиховский машзавод» (Московская обл.), ОАО «Днепровагонмаш» и ОАО «Марганецкий горно-обогатительный комбинат» (оба — Днепропетровская обл.).

ФГИ 19 июля 2006г. объявил конкурс по продаже 76% акций ОАО «ХК «Лугансктепловоз». Впоследствии проведение конкурса приостанавливалось в связи с судебными разбирательствами. УК «Брянский машзавод» и АО «Демиховский машзавод» входят в группу «Трансмашхолдинг», Марганецкий ГОК — в состав группы «Приват», связанной также с «Днепровагонмашем», в котором значительный пакет имеет группа «ТАС».

«Лугансктепловоз» выпускает магистральные и маневровые тепловозы, дизель-и электропоезда, трамваи, поворотные круги, запчасти для железнодорожного транспорта, горно-шахтное оборудование, сельхозтехнику. Чистый убыток «Лугансктепловоза» в 2006г. возрос в 33 раза по сравнению с 2005г. — до 15,77 млн.грн. В 2007г. компания планирует увеличить объемы производства ориентировочно на 10%. Уставный капитал ОАО «ХК «Лугансктепловоз» составляет 54,796 млн.грн., он разделен на акции номиналом 0,25 грн. Официальный курс на 23 марта — 5,05 грн./1 долл. Interfax, 23.3.2007г.

— ОАО «Стахановский вагоностроительный завод» (СВЗ, Луганская обл.), входящее в состав холдинговой компании «АвтоКрАЗ», в 2007-09гг. инвестирует в модернизацию производства 263,4 млн. гривен, сообщила пресс-служба СВЗ.

За этот период предприятие планирует нарастить производство до 10 тыс. вагонов в год (по итогам 2006г. выпуск составил 2,4 тыс.), а также освоить выпуск новых моделей грузовых вагонов. На эти цели будет выделено 150 млн.грн.

До 2010г. на предприятии планируется строительство и реконструкция двух цехов, где предполагается осваивать новые виды деятельности. Оборудование и ввод в эксплуатацию 45 тыс. кв. м. производственных площадей потребует вложения 103 млн.грн. Еще 10,4 млн.грн. планируется инвестировать в инновационную программу СВЗ. Средства будут направлены на разработку новых типов продукции, компьютеризацию, развитие инженерно-конструкторского бюро, а также научно-исследовательскую и экспериментальную базу. Мощности Стахановского вагоностроительного завода позволяют выпускать 3500 вагонов в год. Interfax, 23.3.2007г.

— Украинская верфь ЗАО «Наваль», входящая в структуру государственной акционерной холдинговой компании «Черноморский судостроительный завод» (ЧСЗ, Николаев), завершила строительство многоцелевого буксира усиленного ледового класса «Кастор» для эстонской судоходной компании PKL. Как сообщили в пресс-службе

ЧСЗ, это первое судно из четырех, предусмотренных контрактом с PKL.

Представитель эстонской компании PKL Рейн Тонтсон отметил на церемонии спуска буксира на воду, что «раньше мы размещали заказы в Польше в связи с политической обстановкой на Украине, однако если будет стабильность, готовы заказать у ЧСЗ еще 9 таких судов». Передача первого «Кастора» заказчику намечена на апрель. Водоизмещение судна — 700 т., его стоимость — 4 млн. евро.

По данным пресс-службы, в портфеле заказов ЧСЗ — заключенный осенью предг. контракт с итальянской Gas & Heat Shipping на строительство четырех газозовов стоимостью 6 млн. евро каждый. До конца года заказчику должны быть переданы первые два судна. Завод также до конца 2007г. должен обеспечить реализацию контракта с американской Vue Marge на строительство четырех шламозовов для транспортировки нефтяного шлама стоимостью 4 млн.долл. каждый.

ЧСЗ — одно из крупнейших судостроительных предприятий Украины. Специализируется на производстве судов полной грузоподъемностью до 105 тыс.т. В сент. 2003г. Фонд госимущества (ФГИ) Украины признал «Николаевскую малотоннажную верфь», контролируемую бизнесменами братьями Игорем и Олегом Чуркиными, победителем конкурса по продаже 90,25% акций ЧСЗ. PKL — крупнейший в Эстонии оператор буксирного флота. Interfax, 22.3.2007г.

— Украинская промышленная энергетическая компания (УПЭК) планирует в 2007-08гг. инвестировать 15 млн. евро в модернизацию производства железнодорожных подшипников на ОАО «Харьковский подшипниковый завод».

Как говорится в сообщении пресс-службы УПЭК, такие планы предусмотрены комплексной программой модернизации этого производства, утвержденной руководством УПЭК. Программу планируется реализовать в два этапа. Инвестиции в реализацию первого этапа (до сент. 2007г.) составят 5 млн. евро, второго (до 2009г.) — 10 млн. евро.

Пресс-служба отмечает, что осуществление комплексной программы позволит улучшить качество продукции, увеличить мощности подшипникового завода по выпуску железнодорожных подшипников для тягового и подвижного состава до 1 млн. единиц в год, а также наладить выпуск 500 тыс. комплектов компонентов в год.

В сообщении со ссылкой на президента УПЭК Анатолия Гиршфельда говорится, что после того как УПЭК стала управлять деятельностью завода его производственные мощности были модернизированы. В результате предприятие получило возможность выпускать 600-700 тыс. железнодорожных подшипников в год.

«Задача нынешнего этапа модернизации — вывести производство на принципиально новый уровень качества, увеличить объемные показатели. Харьковский подшипниковый завод является лидером в СНГ по производству локомотивных подшипников и вторым после «Европейской подшипниковой компании» производителем вагонных подшипников. Мы намерены упрочить эти позиции и стать безусловным лидером в СНГ по качеству этой продукции», — приводит пресс-служба слова президента УПЭК.

Харьковский подшипниковый завод, основанный в 1947г., специализируется на производстве

шариковых подшипников общепромышленного назначения и роликовых подшипников для железнодорожного транспорта. Продукция предприятия также используется в автомобильной, горнодобывающей и электротехнической промышленности, металлургии. Всего производит 500 типов подшипников. Установленная производственная мощность — 30 млн.долл. подшипников в год. На предприятии работает 4 тыс. чел.

АО «Украинская промышленная энергетическая компания» — одна из крупнейших на Украине управляющих компаний, специализирующаяся на машиностроительном бизнесе. Создана в 1995г. Индустриальная группа УПЭК включает три направления деятельности: производство компонентов — АО «Харьковский подшипниковый завод», ЗАО «Лозовский кузнечно-механический завод», ООО «Украинская литейная компания»; электротехническое направление — ОАО «Харьковский электротехнический завод «Укрэлектромаш»; станкостроительное направление — ОАО «Харьковский станкостроительный завод имени С.В.Косиора». В сферу управления УПЭК также входят ОАО «Швейная фабрика им. Тинякова», Факториал-банк и ряд других предприятий. Interfax, 22.3.2007г.

— Укрсоцбанк (Киев) предоставил ООО «Севморверфь» (Крым) 12-месячный кредит на 8,7 млн. евро, говорится в сообщении пресс-службы банка.

ООО «Севморверфь» зарегистрировано в 1995г. и является крупным предприятием Крыма, занимающимся судостроением и судоремонтном. Укрсоцбанк основан в сент. 1990г. По данным банка, на 1 янв. 2007г. его крупнейшим акционером являлось ЗАО «Ферротрейд Интернешнл (86,15%).

Согласно данным Нацбанка Украины, на 1 янв. 2007г. по размеру общих активов Укрсоцбанк занимал 6 место среди 169 действовавших в стране банков. По итогам 2005г. Укрсоцбанк занял 31 место по объему активов в рейтинге «Интерфакс-1000»: Банки СНГ», подготовленном «Интерфакс-ЦЭА». Interfax, 19.3.2007г.

— ОАО «Азовмаш», предприятие тяжелого машиностроения Украины, до середины лета тек.г. намерено завершить отгрузку конвертерного оборудования в адрес металлургического комбината Mittal Steel Temirtau (Казахстан), сообщила пресс-служба «Азовмаша».

Предприятие начало отгрузку корпуса конвертера вместимостью 300 т., который будет работать в кислородно-конвертерном цеху казахстанского комбината. Стоимость контракта на поставку конвертера в пресс-службе не уточнили. Представитель компании также отметил, что «Азовмаш» изготавливает самый большой в СНГ конвертер емкостью 370 т. для Магнитогорского меткомбината (РТС: MAGN). ОАО «Азовмаш» выпускает цистерны, грузовые вагоны, металлургическое оборудование, порталы и козловые краны, топливозаправщики, товары народного потребления. Interfax, 28.2.2007г.

— Новокраматорский машиностроительный завод (НКМЗ, Донецкая обл.), одно из крупнейших предприятий тяжелого машиностроения Украины, в I пол. 2007г. поставит в адрес российского ОАО «Амурметалл» (Комсомольск-на-Амуре) оборудование для реконструкции машины непрерывного литья заготовок (МНЛЗ). Как сообщила

пресс-служба НКМЗ, в рамках контракта предприятие уже отправило на «Амурметалл» первую партию оборудования. Стоимость контракта на предприятии не уточнили.

В пресс-релизе подчеркивается, что право на обновление МНЛЗ Новокраматорский машиностроительный завод выиграл на тендере, в котором участвовал также российский «Уралмаш». Таким образом, предприятие возобновило прерванные за годы независимости деловые связи с «Амурметаллом», куда раньше поставляло прокатные станы.

Реконструкция шестиручьевого сортового МНЛЗ на «Амурметалле» позволит на треть увеличить ее производительность и довести производство товарных заготовок из широкой гаммы сталей до 1 млн.т. в год. Реконструкция машины ведется с привлечением специалистов «Молдавского металлургического завода», с которым НКМЗ имеет ряд совместных разработок в сталеплавильном производстве, реализуемых на меткомбинатах СНГ.

ЗАО «НКМЗ» специализируется на выпуске прокатного, металлургического, кузнечно-прессового, гидротехнического, горнорудного, подъемно-транспортного, специализированного оборудования, поковок и отливок. По данным предприятия, за 2006г. чистая прибыль НКМЗ составила 200,5 млн.грн. против 151,1 млн.грн. годом ранее. ОАО «Амурметалл» — предприятие по переработке лома черных металлов в сортовой и листовой прокат. Единоличный исполнительный орган управления компании — ООО «Сибирско-Амурская Сталь». Interfax, 27.2.2007г.

— Холдинговая компания «Лугансктепловоз», монополист на Украине по производству магистральных тепловозов, в 2006г. увеличила чистый убыток по сравнению с 2005г. в 33 раза — до 15,77 млн. гривен, сообщили в Фонде госимущества (ФГИ) Украины. Чистый доход компании от реализации продукции в пред.г. возрос на 10,7% — до 442,17 млн.грн. Дебиторская задолженность «Лугансктепловоза» выросла на 9,8% — до 54,53 млн.грн., кредиторская задолженность сократилась вдвое — до 90,65 млн.грн. «Лугансктепловоз» выпускает магистральные и маневровые тепловозы, дизель-и электропоезда, трамваи, поворотные круги, запчасти для железнодорожного транспорта, горношахтное оборудование, сельхозтехнику.

По итогам 2005г. предприятие увеличило объем производства на 3,1% по сравнению с 2004г. — до 434,6 млн.грн. По предварительным данным, в 2006г. компания произвела продукцию на 423 млн.грн., что на 2,7% меньше, чем в 2005г. Ухудшение показателей в минувшем году компания связывала, в частности, с тем, что финплан на 2006г. «Укрзалізниця» — основного заказчика предприятия — был утвержден только в мае. Interfax, 27.2.2007г.

— ОАО «Турбоатом» (Харьков), одно из крупнейших энергомашиностроительных предприятий Украины, завершило 2006г. с чистой прибылью в 22,206 млн. гривен, что на 11% больше, чем в 2005г. Как сообщили в фонде государственного имущества Украины, которому принадлежит 75,22% акций завода, доход от реализации продукции «Турбоатома» сократился на 4,5% — до 262,843 млн.грн. Кредиторская задолженность «Турбоатома» за год возросла на 20,1% — до 158,34 млн.грн., дебиторская — на 5,1%, до 133,61 млн.грн. Завод «Турбоатом», созданный в 1934г., является круп-

нейшим украинским производителем энергетического оборудования. Осуществляет полный цикл производства: проектирование, изготовление, поставку, наладку и фирменное обслуживание турбинного оборудования для всех типов электростанций. Interfax, 27.2.2007г.

— Новокраматорский машиностроительный завод (НКМЗ, Донецкая обл.), одно из крупнейших машиностроительных предприятий Украины, в 2007г. планирует увеличить объем производства по сравнению с 2006г. ориентировочно на 35% — до 2,5 млрд. гривен. Как сообщила пресс-служба предприятия со ссылкой на президента НКМЗ Георгия Скударя, в 2006г. завод увеличил производство продукции на 29,5% по сравнению с пред.г. (в 2005г. этот показатель составлял 1,43 млрд. грн.).

По сообщению пресс-службы, рост производства в 2006г. обеспечен за счет внедрения эффективных технологий. Программы ресурсосбережения позволили сэкономить предприятию 81 млн.грн. В пресс-службе отметили, что стратегическим планом развития НКМЗ до 2011г. предусмотрено увеличение объемов производства до 1 млрд.долл. НКМЗ специализируется на выпуске прокатного, металлургического, кузнечно-прессового, гидротехнического, горнорудного, подъемно-транспортного, специализированного оборудования, поковок и отливок. Машины и оборудование завода работают в 50 странах, в т.ч. в России и странах СНГ, США, Франции, Румынии, Болгарии, Италии, Австрии, Бельгии, Японии, Канаде, Германии, Турции и Сирии. По данным предприятия, в 2006г. чистая прибыль НКМЗ составила 200,5 млн.грн. Interfax, 30.1.2007г.

— Конкурс по продаже 50%+1 акция уставного капитала ОАО «Краснолучский машиностроительный завод» (Луганская обл.) не состоялся из-за отсутствия заявок, сообщили в пресс-службе Фонда госимущества (ФГИ) Украины. Конкурс был объявлен в окт. 2006г. Стартовая цена пакета составляла 18 млн. 583,081 тыс. гривен.

Согласно условиям конкурса, победитель конкурса должен был, в частности, обеспечить полное погашение задолженности предприятия перед бюджетом в 2 млн. 929,3 тыс. грн. и по страхованию в сумме 1 млн. 872,3 тыс. грн.; реализовать программу технической реконструкции производства, внедрить прогрессивные технологии и обеспечить прибыльную работу завода.

Краснолучский машиностроительный завод специализируется на производстве оборудования для угольной промышленности. Уставный капитал АО составляет 21 млн. 591,714 тыс. грн., он разделен на акции номиналом 0,25 грн. В янв.-июне 2006г. дебиторская задолженность предприятия составляла 13,361 млн.грн., кредиторская задолженность — 31,139 млн.грн. Interfax, 24.1.2007г.

ФИЛИППИНЫ

Промоборудование

Филиппинский рынок металлообрабатывающего оборудования (МОО), по оценке, вырос с 79 млн.долл. в 2003г. до 95,4 млн. в 2005г. В следующие три года ожидается его рост на 8-10% ежегодно. Ставки таможенных пошлин на импорт этого оборудования составляют 1-3%. Импорт этой продукции покрывает практически все по-

требности, поскольку на Филиппинах производится только простое оборудование, такое как гидравлические ножницы, гибочные машины для обработки полосы и изготовления поддонов, коробов и т.д. Некоторые филиппинские компании выполняют также операции по механической и шлифовальной обработке деталей МОО.

Перечень крупнейших стран-поставщиков и их долей на рынке МОО на Филиппинах в 2005г. (%): Япония – 59; Тайвань – 6; Сингапур – 5; Швейцария – 4; Германия – 3; США – 3.

Присутствие на Филиппинах большого количества японских компаний по производству электроники, автосборочных предприятий и заводов по производству комплектующих частей и компонентов для нужд этих отраслей промышленности и на экспорт объясняет лидирующее положение Японии на данном рынке станков. Импорт из Японии увеличился с 53 млн.долл. в 2004г. до 56 млн. в 2005г., т.е. на 5,7%. В 2005г. эта страна была основным источником прямых инвестиций на Филиппинах, которые составили 490 млн.долл. На данный момент около 480 японских компаний осуществляют производственные операции на Филиппинах. Большинство филиалов японских компаний-изготовителей электронных изделий (дисководы, печатные платы, принтеры и т.д.) и автомобилестроительного сектора являются крупнейшими филиппинскими экспортёрами. Станки и оборудование японского производства хорошо известны своим высоким качеством, широким ассортиментом и высокой точностью. Среди японских компаний и брендов, широко представленных на филиппинском рынке, выделяются Amada, Fanuc, Kitamura, Mazak, Mitsubishi, Mitutoyo, Miyano, Mori Seiki, Muratec, Nakanihon-Ro Kogyo, NT Tool, Okamoto, Okuma и Union Tool.

Филиалы японских компаний-поставщиков МОО, так же как и агенты европейских и американских компаний в Сингапуре, занимаются ввозом станков на Филиппины. Соответствующий импорт из Сингапура вырос с 5,2 млн.долл. в 2004г. до 5,9 млн. в 2005г.

Вторым крупным поставщиком МОО является Тайвань (соответствующий импорт вырос с 5,9 млн.долл. в 2004г. до 6 млн. в 2005г.). Наиболее продаваемыми являются фрезерные и токарные станки. Благодаря близости к Филиппинам сроки поставки минимальны и техническая помощь может быть оказана быстро. Среди тайваньских компаний, представленных на Филиппинах, – Accutex Technologies, Best Technology Co, Castek Mechatron, Chevalier, Chiao Sheng Machinery, Chin Fong Machine Ind'l, Cosen Machinery Industrial, Everising Machine, Falcon Machine Tools, Famous Corporation, Fonyu, Frejth, Hardinge Taiwan, Hartford Industrial, Hsui Fong, Jin Da Yang Machinery, Jsedm, Kent, Leadwell, Lien Hsien, Phoebus, Shue Sheng Machinery, Surefirst, Takisawa, Vertex и Waytrain Industries.

Оборудование компаний Швейцарии и ФРГ отличается не только высоким качеством, но и очень высокими ценами. На Филиппинах представлены такие компании, как Agie Charmilles International SA, Erowa, Fritz Studer AG, ACF Engineering + Automation GmbH, Boschert, Hanel Buro und Lagersysteme, Trumpf Werkzeugmaschinen.

Доля США на филиппинском рынке МОО составляет только 3%, что соответствует около 3

млн.долл. Это объясняется сильной конкуренцией со стороны компаний Японии и Тайваня при поставках станков и оборудования общего назначения, для американских компаний остается своя ниша рынка, связанная с поставками дополнительных систем и агрегатов широко известных брендов для МОО. В 60-70гг. США были лидером на местном рынке, однако из-за спада в американском станкостроении в 70гг. и агрессивной политики японских поставщиков доля США резко снизилась. Среди американских поставщиков выделяются Bridgeport/Harig, Deltronic, Dynabrade, DoAll, Edwards, Faro Technologies, Haas, Haeger, Hexagon Metrology, Hypertherm, Milacron, Parker Majestic, Slugger, Stratasys и Wilson, которые имеют на филиппинском рынке своих агентов.

Расширение спроса на МОО на Филиппинах связано прежде всего с бурным ростом электронной промышленности, которая является крупнейшим потребителем указанной продукции в стране. Более 60% филиппинского экспорта приходится на электронные изделия. В 2005г. экспорт электронных товаров достиг 27,3 млрд.долл., что на 2,1% больше, чем в 2004г. (26,73 млрд.). Филиппинские электронные компании продолжают наращивание производственных мощностей. Согласно данным Semiconductor and Electronics Industries in the Philippines Inc. (SEIPI), крупнейшей ассоциации полупроводниковых и электронных компаний, в 2005г. инвестиции, по оценке, достигли 776 млн.долл., что на 75% больше, чем в 2004г. (443 млн.долл.).

Производство полупроводниковых приборов и электронных изделий остается основой филиппинской промышленности. За последние 10 лет экспорт электроники вырос на 550%. Так, в 2004г. в отрасли насчитывалось 860 компаний, из которых 72% были иностранными и только 28% – филиппинскими. В отрасли доминируют такие ТНК, как Amkor Technology, Fujitsu, Intel, Panasonic, Philips, Rohm Electronics, NEC Technologies, Texas Instruments и Toshiba.

Автомобильная промышленность Филиппин включает в себя два сектора – автосборку и производство автомобильных частей и компонентов. В автосборочной промышленности доминируют японские компании, такие как Toyota Motor Phils. Inc., Honda Cars Phils., Mitsubishi Motors Phils. Corp., Nissan Motor Phils. Inc., Pilipinas Hino Inc., Isuzu Philippines Corp., а также Honda Phils. Inc., Suzuki Philippines Inc. и Kawasaki Motors (Phils.) Corp. Другими крупными автосборочными компаниями являются Ford Motor Co Phils., Columbian Autocar Corp. и Norkis Trading Company. В последнее время отмечено проникновение южнокорейских и китайских компаний в авто- и мотосборочную отрасль.

Более чем 200 компаний выпускают всевозможные автомобильные запчасти и компоненты из металла, пластика, резины и композитных материалов как для автосборочных заводов, так и для вторичного рынка. Основными продуцентами автомобильных компонентов являются Yazaki-Togres Manufacturing Corp., United Technologies Automotive Phils., Temic Automotive (Phils.) Inc., Honda Engine Manufacturing Phils., Asian Transmission Corp., Toyota Autoparts Phils., Fujitsu Ten Corp. of the Phils. и Aichi Forging Co., Inc.. Недавно ассоциация производителей автозапчастей The Motor

Vehicle Parts Manufacturers Association of the Philippines (MVPMAP) предложила внедрение Программы производства «народного» автомобиля (Второй вариант) через полномасштабное производство доступных по цене и очень успешных в сбыте «азиатских многоцелевых автомобилей» (Asian Utility Vehicles). По данным MVPMAP, ее члены испытывают трудности из-за сокращения продаж, тогда как филиалы автомобильных фирм на Филиппинах имеют преимущества при импорте собранных автомобилей. Если программа производства «народного» автомобиля будет реализована, то это будет способствовать укреплению позиций местных продуцентов автозапчастей и соответственно стимулирует спрос на МОО с их стороны.

Еще одну группу потенциальных покупателей МОО составляют субподрядные предприятия компаний по производству электроники и автомобилей. Эти предприятия занимаются фрезерными, токарными и обрабатывающими операциями. Многие субподрядчики не имеют достаточного средств для приобретения металлообрабатывающего оборудования, поэтому цена является главным критерием для этой группы конечных потребителей.

Если крупные японские фирмы напрямую закупают оборудование у поставщиков, то значительное количество конечных потребителей МОО на Филиппинах делают закупки через агентов. Некоторые агенты (посреднические компании) не только занимаются сбытом оборудования, но и оказывают сопутствующие услуги. Они предоставляют потенциальным покупателям услуги по подбору необходимого оборудования, станков, инструмента и оснастки, а также поставку и установку оборудования, послепродажное обслуживание, ремонт и поставку запчастей, подготовку персонала. В целях стимулирования сбыта некоторые посредники предлагают услуги по финансовому кредитованию покупателей, другие предоставляют отсрочку платежа на 24-36 месяцев. БИКИ, 12.9.2006г.

Финляндия

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Wartsila приобрела всемирную группу компаний, занимающихся проектированием судов, Vik-Sandvik. Это ведущая независимая группа компаний, предоставляющих судовладельцам и всей мировой судостроительной промышленности услуги по проектированию и техническому обслуживанию. Стоимость сделки составляет 132 млн. евро, при этом в зависимости от финансовых результатов компании будет выплачена дополнительная сумма (максимум — 38 млн. евро). В 2007г. оборот компании Vik-Sandvik составил 55 млн. евро при очень хорошем уровне прибыльности. Общее количество сотрудников — 410 чел.

Это приобретение является важнейшим шагом на пути реализации общей стратегии Wartsila — усиления своей позиции в качестве компании, предлагающей клиентам полный спектр инженерных решений и являющейся для них самым ценным партнером. Совмещая свои возможности в проектировании судов с существующими на данный момент предложениями в области пропульсионных систем и автоматизации, Wartsila сможет

предоставить своим клиентам более широкий спектр услуг, а также увеличит потенциал роста в обслуживании продукции компании на протяжении всего ее жизненного цикла. Цель Wartsila — стать лидером в проектировании судов в различных сегментах.

В Фитжар, Норвегия, состоится пресс-конференция компаний Wartsila и Vik-Sandvik. Принять участие в конференции можно по телефону или через интернет.

Роль проектирования судов становится все более важной благодаря растущим требованиям к рентабельности, усложнению системных решений и повышенной степени интеграции для большинства судов. Также постоянно ужесточаются экологические нормы содержания в газовых выбросах таких веществ, как двуокись азота и углекислота. Благодаря этому приобретению Wartsila сможет предложить новые конкурентноспособные технологические решения, которые откроют дорогу к большей общей эффективности, улучшенным экологическим показателям, а также снижению общих затрат на период эксплуатации оборудования и судна в целом.

«Со стратегической точки зрения, приобретение Vik-Sandvik — очень важный шаг для Wartsila, поскольку делает нас ближе к клиентам, к числу которых относятся как судовые верфи, так и судовладельцы. Теперь мы можем вступить с ними в диалог на более ранней стадии, когда определяются ключевые характеристики судна, это даст нам возможность предлагать более конкурентноспособные решения» — говорит Яакко Эскола, вице-президент группы компаний, представляющий подразделение Ship Power (Судовое Энергетическое Оборудование).

«С помощью этой важнейшей сделки мы также стремимся занять лидирующую независимую позицию в области проектирования судов. Мы убеждены, что этот инновационный способ объединить наше ноу-хау в области судового проектирования и технологические решения в разработке судового оборудования сделают нас более сильным партнером при совместной работе с другими проектировщиками судов», — добавляет Эскола.

«Великолепные ноу-хау в судовом проектировании компании Vik-Sandvik сделают Wartsila еще более конкурентноспособной. Мы сможем предложить нашим клиентам лучшие и наиболее полные решения, вне зависимости от типа используемого оборудования. Наши клиенты смогут свободно выбирать тот спектр решений, который наиболее соответствует их нуждам» — говорит Анне Биркеланд, президент Wartsila Норвегия.

«Для Vik-Sandvik эта сделка представляет собой возможность для дальнейшего развития нашего бизнеса тем способом, который максимально соответствует сегодняшним требованиям рынка. Мы могли бы продолжать это развитие и самостоятельно, но, став частью компании Wartsila, которая является лидирующим поставщиком оборудования и послепродажного обслуживания, общепризнанным авторитетом в мировой промышленности, мы получаем явные преимущества. Мы считаем, что это сочетание станет рождением новой, уникальной в своем роде компании, лидирующей на рынке» — считает Свейн Сандвик, гендиректор Vik-Sandvik.

Vik-Sandvik войдет в подразделение Wartsila Ship Design (Судовое Проектирование), в отдел Ship Power (Судовое Энергетическое Оборудование). Все сотрудники, включая руководство, продолжат работу в качестве сотрудников Wartsila.

Этой сделке еще предстоит получить все необходимые формальные разрешения, которые ожидаются в III кв. 2008г.

Vik-Sandvik специализируется на разработке высококлассных офшорных судов, судов типа химовозы и продуктовозы, а также судов специального назначения. В течение уже нескольких десятилетий компания пользуется заслуженным признанием в офшорной промышленности благодаря своим инновационным проектам, ей также удалось занять сильную позицию на мировом рынке. Став частью компании Wartsila, она получила потенциал для дальнейшего развития на мировом уровне и возможности экспансии в новые сегменты рынка.

Штаб-квартира компании расположена в Фитжар, на западе Норвегии. Vik-Sandvik ведет операции в Норвегии, Польше, Индии, Бразилии, Сербии, Болгарии, Турции, России и Китае. До настоящего момента компания полностью принадлежала семейству Сандвик (Sandvik).

На данный момент компания Wartsila владеет компанией по проектированию судов в Германии – Wartsila Ship Design Germany. Все операции по судовому проектированию будут вестись под эгидой Wartsila Ship Design (Судовое Проектирование), которое возглавит Арне Биркеланд (42г.). Биркеланд работает в Wartsila с 2006г. Сейчас он также занимает и другие должности в компании. Биркеланд является президентом Wartsila Норвегия (Wartsila Norway AS), вице-президентом подразделения Технологий в области судового энергетического оборудования и входит в состав Совета директоров подразделения Судовое энергетическое оборудование. Прайм-ТАСС, 3.7.2008г.

– Судостроительная верфь в г.Выборге получила крупный заказ от РАО «Газпром» на изготовление двух буровых платформ для работы в Баренцовом море. Ряд финских компаний выразили крайнюю заинтересованность в участии в субподряде в данных проектах. Среди них компания «СтилДон» из г.Оулу, в состав которой входит 5 машиностроительных компаний, ведет переговоры с Выборгской верфью. Исполнительный директор компании «СтилДон» Мартти Саарела надеется на получение ряда заказов, особенно в том случае, если в России не смогут изготовить самые сложные и ответственные узлы офшорного оборудования. www.economy.gov.ru, 21.11.2007г.

– Финская компания «Вяртсиля» и Брянский машиностроительный завод (дочерняя компания «Трансмашхолдинга») подписали лицензионное соглашение, на основании которого БМЗ начнет производство тихоходных корабельных двигателей «Вяртсиля». Финская компания предоставит российской стороне всю необходимую техническую документацию и произведет обучение персонала. БМЗ намерен поставлять корабельные двигатели для верфей в России, Украине, Румынии и Болгарии. БМЗ будет поставлять отдельные компоненты двигателей финской компании.

Тихоходные двигатели «Вяртсиля» уже производятся по лицензии в Южной Корее, Китае, Япо-

нии, Бразилии, Вьетнаме, Италии, Польше и Хорватии. www.economy.gov.ru, 1.11.2007г.

– Машиностроительный концерн «Метсо» получил заказ на поставку бумагоделательной машины в Индию. Стоимость сделки не разглашается, но в пресс-релизе концерна отмечается, что стоимость подобных машин колеблется от 17 до 20 млн.евро, в зависимости от комплектации и производительности.

Эта крупная бумагоделательная машина является первой в своем классе в Индии. Ежедневная производительность машины составляет 120 т. мягкой бумаги и салфеток. «Талоуссаномат». www.economy.gov.ru, 20.10.2007г.

– Компания «Коне» получила заказ на 15 млн.евро на поставку лифтов для строящихся на финских верфях компании «Акер Ярде» двух судов – круизного судна «Генезис-2», заказанного пароходством «Роял Каррибеан Интернешнл», и автомобильного парома «Таллинк Круиз». Круизное судно «Генезис-2» наряду с «Генезис-1» является крупнейшим в мире круизным судном, его длина составляет 360 м., он вмещает 5400 пассажиров. Судно «Генезис-2» будет поставлено заказчику в 2010г. «Кауппалехти». www.economy.gov.ru, 5.10.2007г.

– Изготовитель подъемного оборудования компания «Карготек» получила крупный заказ стоимостью 11 млн.евро на поставку 32 корабельных кранов китайской компании «Шанхай Шипярдс». Краны будут поставлены в 2009-11гг. Компания «Карготек» сообщила о покупке нидерландской компании «Эдвансд Карго Траншипмент» – поставщика автоматики и программного обеспечения. Данная сделка увеличит ресурсы компании «Карготек» по разработке автоматизированных портовых терминалов. www.economy.gov.ru, 28.8.2007г.

– Судовладельческая компания «Финнлайнс» заказала 6 новых грузовых судов из Китая. Стоимость инвестиций составляет 240 млн.евро. Заказ получила китайская судостроительная компания «Жинлинг». Согласно контракту, суда будут поставлены в течение 2010-11гг. Приспособленные к плаванию и в ледовых условиях суда частично заменят нынешние суда компании, общее количество которых составляет 21 судно. «Талоуссаномат» www.economy.gov.ru, 25.8.2007г.

– AS BLRT Grupp (Балтийский судоремонтный завод) купил финский судоремонтный завод Turku Repair Yard Ltd, обладающий крупнейшим сухим доком на Балтике, сообщает «Постимеес». Сумму сделки стороны не разглашают. Как сообщает пресс-служба BLRT, годовой оборот Turku Repair Yard Ltd составляет 20 млн. евро, предприятие приносит умеренную прибыль. Каких-то серьезных перемен в составе руководства финского завода новые хозяева производить не намерены.

Сухой док Turku Repair Yard Ltd, построенный в Финляндии в 1989г., имеет размеры 265 м. в длину и 70 м. в ширину. Таллиннский док эстонского концерна гораздо меньше – 153,6 метра в длину и 27,4 метра в ширину. Таким образом, концерн BLRT Grupp получит возможность принимать на ремонт практически все ходящие по Балтике суда.

Другие заводы эстонской компании, расположенные в Таллинне и Клайпеде, позволяют ремонтировать в год 165 и 130 судов соответственно. Через верфь в Турку может проходить 80-100 теп-

лоходов ежегодно. Причем во внимание нужно принять качество работы финских судоремонтников, короткие сроки исполнения заказов и хорошее, с точки зрения логистики, место расположения завода, что, вкуче, должно повысить конкурентоспособность BLRT Grupp. Клиентами Turku Repair Yard являются суда Neste, Tallink, Silja и Viking Line, а также принадлежащие финскому государству ледоколы.

По мнению председателя правления BLRT Grupp Федора Бергмана, приобретая завод в Финляндии, BLRT входит в высшую лигу мирового судоремонта.

Последним крупным приобретением BLRT Grupp была покупка в 2001г. Клайпедского судоремонтного завода Vakarų Laivų Remontas. К сегодняшнему дню концерн инвестировал в литовское производство почти 1 млрд. крон и вывел его, благодаря реструктуризации и расширению круга деятельности, из убыточного в прибыльное.

В настоящее время многопрофильный концерн BLRT Grupp включает в себя 64 дочерних предприятия, работающих в Эстонии, Латвии, Литве, Украине, России и Финляндии. Основные направления деятельности фирмы – судостроение, судоремонт, изготовление металлоконструкций, продажа металла, портовые и стивидорские услуги, машиностроение, автотранспортные услуги.

Основанный на эстонском капитале концерн предоставляет работу 2000 специалистам. На зарубежных филиалах BLRT Grupp работает 1600 чел.

Напомним, что другая эстонская фирма Tallink также произвела крупные инвестиции в скандинавские предприятия связанные с судоходством на Балтике. Во II кв. 2006г. Tallink приобрел финско-шведскую судоходную компанию Silja Line, сконцентрировав в своих руках большинство паромных и круизных линий Балтийского моря. 6.6.2007г.

Франция

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Один из крупнейших производителей лифтового оборудования французская компания Otis заявила в среду, что намерена изъять кнопки из нескольких сот лифтов после обнаружения в них радиоактивного материала кобальт-60, сообщило агентство Франс Пресс со ссылкой на представителей компании.

Otis планирует демонтировать кнопки из «500 или 600 лифтов, которые были отремонтированы или обновлены с 21 авг. по 9 окт.». Как оказалось, в материале, использовавшемся при изготовлении комплектующих для Otis на заводе компании-поставщика в Индии, были обнаружены частицы радиоактивного кобальта-60.

Как отмечают представители компании, 20 рабочих, задействованных при установке кнопок в указанные лифты, подверглись облучению.

Французское агентство по ядерной безопасности (ASN) распространило список индийских компаний, на которых, предположительно, и производились радиоактивные комплектующие. Это – Bunts, Laxmi, SKM Steels, Vipras Castings и Pradeep Metals. РИА «Новости», 22.10.2008г.

– Французская Alstom Transport намерена приобрести пакет акций «Трансмашхолдинга», говорится в сообщении российской компании.

«Стороны подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам стратегического партнерства, которое предполагает техническое взаимодействие между компаниями, а также дает возможность компании Alstom после проведения аудита due diligence и подписания окончательного соглашения между компаниями приобрести 25% плюс одна акция «Трансмашхолдинга», – отмечается в пресс-релизе. РИА «Новости», 6.10.2008г.

– Создатели самого дорогого в мире трансатлантического круизного лайнера Queen Mary 2 уплатят штраф в 177 тыс. евро. Такое решение вынес французский суд спустя четыре года после трагедии на верфи в Сен-Назере, когда экскурсия на борт судна окончилась гибелью ряда ее участников. Аналогичный штраф выплатит и фирма, сконструировавшая трап, который обрушился под ногами экскурсантов.

Трагедия произошла 15 нояб. 2003г., когда экскурсанты поднимались на борт почти готового к эксплуатации судна. В результате обрушения трапа люди упали с 15-метровой высоты. Погибли 16 чел. – в основном члены семей кораблестроителей, в т.ч. один ребенок. Ранения получили 29 экскурсантов.

Во время судебного процесса прокурор требовал максимальных штрафов для судостроительного завода Chantiers de l'Atlantique (подразделение компании Alstom Marine) и Endel, поставившей сходни. Суд выразил мнение, что верфь не обеспечила четкой системы контроля. «Отступили от правил», по мнению судей, и конструкторы трапа. Правосудие не стало прибегать к максимальным штрафным санкциям. Кроме того, в отношении восьми сотрудников компании, которых обвинение предлагало осудить условно, дело прекращено.

Queen Mary 2 водоизмещением 76000 т. считается одним из крупнейших океанских судов. Его строительство обошлось в 700 млн. евро. Лайнер, экипаж которого составляет 1200, а численность пассажиров – более 2500 чел., совершил первое плавание в янв. 2004г. Прайм-ТАСС, 11.2.2008г.

– Суд французского г.Сен-Назер приговорил компании Chantiers de l'Atlantique и Endel к 177,5 тыс. евро штрафа каждую по делу об обрушении трапа британского океанского лайнера Queen Mary 2 в 2003г., повлекшего гибель 17 чел., передает радиостанция «Франс-Инфо».

Компания Chantiers de l'Atlantique, крупнейшая судостроительная Франция, на которой проходило строительство судна, приговорена к штрафу за «недостатки организации контроля за работами». Компания Endel, отвечавшая непосредственно за строительство трапа, наказана за несоответствие изделия техническим стандартам.

Обвинение требовало наказания для обеих компаний по 225 тыс. евро.

«Queen Mary 2», один из крупнейших судов в мире длиной 345 м. и водоизмещением в 76 тыс.т., был спущен на воду в Сен-Назере в 2003г. При этом, когда корабль открыли для осмотра собравшейся публики, произошло обрушение трапа, в результате 17 чел. погибли. Queen Mary 2 приписан к британскому порту Саутгемптон и до сих пор остается самым большим по длине судном в мире. РИА «Новости», 11.2.2008г.

– По размерам парка лифтов (470-480 тыс.) Франция занимает третье место в Западной Евро-

пе после Италии (где он составляет 600 тыс.) и ФРГ (490 тыс.), но опережает Испанию (450 тыс.) и Великобританию (150 тыс.).

Число пассажирских лифтов во Франции – 440 тыс. В сутки ими пользуется 60 млн. чел. 50% лифтового парка установлено в жилых зданиях, 13% – на промышленных и торговых предприятиях, 3% – в гостиницах, 10% – в прочих местах.

Как утверждают некоторые наблюдатели, французский парк не только один из самых многочисленных в Европе, но и наиболее старый: 60% его приходится на системы, возраст которых превышает 20 лет. Учитывая это, в последние годы (в целях минимизации серьезных происшествий, которыми чревато использование такой техники) эксплуатационным службам предписано строго выполнять требования принятых в 2004г. Законодательных актов, предполагающих ее обязательный технический контроль каждые 5 лет. И это, безусловно, не говоря об обновлении парка. Соответствующая отрасль французской промышленности, насчитывающая не одно десятилетие, занимается, с одной стороны, концептуальными разработками и производством пассажирских и грузовых лифтов и эскалаторов, а с другой – их установкой. Доминирующие позиции в стране занимают четыре широко известные в мире лифто-строительные группы, на долю которых приходится 3/4 совокупных продаж отрасли (с учетом поступлений за техническое обслуживание). В 2005г. во Франции было реализовано в общей сложности 11 тыс. лифтов, из которых 9 тыс. предназначались для новых зданий.

По данным Sessi, число предприятий в отрасли (с числом занятых не менее 20) в 2005г. равнялось 65, среднее число занятых (включая на временной основе) – 17,7 тыс., оборот (до вычета налогов) – 2475 млн. евро, экспорт – 330 млн. евро, общие корпоративные инвестиции – 17 млн. евро.

Одной из характерных черт данной отрасли французской промышленности является сравнительно узкая специализация отдельных (как правило, небольших) предприятий, которая может заключаться либо в проведении монтажных работ, либо в производстве компонентов, сервисном обслуживании, модернизации установленной техники и т. п.

Сальдо внешнеторгового баланса по лифтовой технике – положительное. По данным таможенной статистики Франции, в 2006г. общий экспорт составлял 492 млн. евро, а импорт – 340 млн. Основные импортеры – Швейцария (65 млн. евро), Испания (57 млн.), Великобритания (49 млн.), ФРГ (36 млн.), Бельгия (34 млн.), Российская Федерация (31 млн.). Крупнейшие иностранные поставщики – Швейцария (67 млн. евро), Испания (65 млн.), Италия (46 млн.), Финляндия (41 млн.), ФРГ (25 млн.), Чехия (17 млн.). БИКИ, 18.12.2007г.

– По данным французского отраслевого синдиката Simtec, емкость рынка контрольно-измерительных приборов Франции в 2006г. возросла по сравнению с 2005г. на 8,5% и достигла 239797 тыс. евро. При этом сообщается, что положение в отдельных его секторах складывалось по-разному. Так, в нише приборов общего назначения, где повышение спроса наблюдалось четвертый год подряд, он в прошлом году превысил уровень пред.г. на 18,5%, составив 115672 тыс. евро.

Эксперты не скрывают, что подобный прирост оказался для них несколько неожиданным, поскольку прогнозы на этот счет были пессимистичнее. Однако к оценке спроса в 2007г. они вновь подходят с осторожностью – из-за неясностей с реализацией ряда крупномасштабных национальных программ последних двух лет, а также замедления перевода некоторых производств за пределы страны и изменений в соотношении инвестиций в лабораторную технику, предназначенную для выполнения новых проектов и для обычной замены уже использовавшейся.

На втором месте по приросту продаж в 2006г. находился сектор РЧ-приборов (где наблюдалось небольшое сокращение продаж), на третьем – СВЧ-приборов, где увеличение спроса исчислялось в 22,8%, а его сумма – в 30 471 тыс. евро. При этом, как отмечает Simtec, грань между микроволновой и радиочастотной техникой все больше стирается.

Продажи испытательной техники в прошлом году возросли на 5,4% – до 19 652 тыс. евро. Комментируя ситуацию в этом секторе, аналитики Simtec обращают внимание на то, что производство испытательного оборудования в стране поддерживает автомобильная промышленность, ряд представителей которой заинтересованы в наличии местных субподрядчиков и поставщиков. Оборудование для тестирования электронных карт и полупроводниковых приборов это, как правило, не касается.

Продажи видеоизмерительных приборов в 2006г. увеличились на 1,2% – до 7 373 тыс. евро. Их относительно небольшой прирост, считают французские наблюдатели, объясняется тем, что динамика развития этой ниши во многом зависит от «разовых» событий, от крупных спортивных соревнований (типа чемпионата мира по футболу).

Самым «неблагополучным» с точки зрения изменения спроса в 2006г. по сравнению с предыдущим годом являлся сектор оборудования проводной телефонии и оптоволоконной связи (в частности, не соответствующие испытательные устройства). БИКИ, 20.9.2007г.

Чехия

Станки

К традиционным секторам чешской промышленности и общего машиностроения относится станкостроение, которое характеризуется широкой номенклатурой и высоким техническим уровнем. Его доля в объеме реализации продукции отрасли общего машиностроения составляет 9,3% и по этому показателю оно занимает 4 место среди семи ее секторов.

Важнейшую часть чешской станкостроительной продукции представляют металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудование, составляющие основу чешского машиностроения. В 2007г. объем производства продукции этого сектора по сравнению с 2006г. увеличился на 17% и составил 423 млн. евро. Наиболее быстрыми темпами рос выпуск вертикальных обрабатывающих центров с ЧПУ, комбинированных расточно-фрезерных станков с ЧПУ, шлифовальных станков с ЧПУ, а также кузнечно-прессового оборудования.

В связи с внедрением новых технологий на предприятиях сектора наблюдалось постепенное

сокращение числа занятых и рост производительности труда. Одновременно отмечался и рост внутреннего потребления продукции станкостроения, которое прямо связано с инвестиционной деятельностью.

Характерной особенностью чешской промышленности по производству металлообрабатывающего и прессового оборудования является ее сложившаяся ориентация на зарубежные рынки. Доля экспорта составляет 80–90% объемов производства. Благодаря последовательной инновационной политике чешским производителям удалось в 90гг. проникнуть и закрепиться на рынках индустриально развитых стран. Результаты последних лет свидетельствуют о том, что спад в станкостроении преодолен и рынок набирает силу.

Объем экспорта станков в 2007г. увеличился на 12% и достиг в стоимостном выражении 370 млн. евро. По группе обрабатывающих станков и кузнечно-прессового оборудования наблюдается устойчивое отрицательное сальдо внешней торговли, которое в последние годы постепенно снижается. Часть поступающего по импорту станочного оборудования Чехия реэкспортирует.

К крупнейшим изготовителям и экспортерам универсальных токарных станков относятся фирмы «Ковосвит, Сезимово Усти») и «Таймак ЗПС, Злин», производящие токарные станки, автоматы и обрабатывающие центры, отвечающие международным стандартам. Указанное оборудование оснащается современными программными средствами управления известных фирм: «Сименс», «Фидиа» и др. Предприятие «Таймак ЗПС» через чешскую внешнеторговую организацию «Алта» принимает активное участие в модернизации технической базы российских предприятий. Новинкой производственной программы «Ковосвит» является пятиосевой вертикальный обрабатывающий центр. Особое место в этом сегменте занимает также компания «Шкода Машин Тул», которая специализируется на выпуске тяжелых горизонтально-расточных станков, поворотных столов, специальных токарных станков, предназначенные в основном для металлургического производства. Станки позволяют обрабатывать заготовки весом до 250 т. и длиной до 30 м. Фирма также является одним из известных изготовителей фрезерного оборудования. На экспорт поступает более 90% производимой продукции. В дек. 2005г. завод тяжелых металлообрабатывающих станков «Шкода Машин Тул» был приобретен российской компанией «Станко Импекс», г. Москва.

Лидерами в области производства шлифовальных станков являются АО «Цетос, Гостиварж» и, «Эрвин Юнкер, Мелник» (принадлежит транснациональной компании Юнкер групп). Фирма «Эрвин Юнкер» поставляет широкую гамму классических станков и станков с ЧПУ для операций шлифовки, в т.ч., высокоскоростные шлифовальные станки. Уникальным изделием фирмы «Цетос» является крупнейший в мире шлифовальный станок для обработки коленчатых валов. Вес коленчатого вала шлифуемого на одно закрепление достигает 40 т.

Значительный удельный вес в производстве и экспорте кузнечно-прессового оборудования принадлежит фирмам «Шмерал», Врно, «Ждяс» (контрольный пакет у словацкой компании «Железарны Подбрезова») и «Диффенбахер-цз, Брно». Фирма «Шмерал, Брно» специализируется на вы-

пуске вертикальных штамповочных прессов с высокими техническими характеристиками прессовки. АО «Ждяс» относится к числу крупнейших предприятий в Чехии. Представляет собой машиностроительно-металлургический комбинат, который кроме прессового оборудования выпускает оборудование для прокатных цехов и металлургическую продукцию.

Учитывая происходящий в чешской экономике подъем, который нуждается в расширении, обновлении и ремонте основных средств производства, следует ожидать и в дальнейшем динамичное развитие сектора обрабатывающих станков.

Торгово-экономическая связь между РФ и ЧР в области машиностроения характеризуется ярко выраженным дисбалансом, связанным со значительным превышением российского машинотехнического импорта из Чехии над экспортом машин и оборудования в ЧР. Рост российского машинотехнического импорта с одной стороны связан с растущим промышленным производством в России, а с другой, свидетельствует об увеличении экспортного потенциала Чехии и эффективности мер господдержки экспорта в РФ, направленных на сокращение общего отрицательного сальдо во взаимной торговле.

Чехия вносит весомый вклад в модернизацию производственной базы российской промышленности поставками современного высокотехнологичного оборудования. При участии чешских фирм реализуются крупные совместные проекты, в т.ч. по модернизации ФГУП «Уралвагонзавод» (г. Нижний Тагил), строительству технологической линии по производству биотоплива в Омской обл. и стеклозаводов в Омской и Свердловской областях и др.

По данным чешской Ассоциации производителей и поставщиков обрабатывающих станков, объединяющей 40 станкостроительных предприятий, в России эксплуатируется 1 млн. станков чешского производства, что создает дополнительные предпосылки для продвижения продукции чешского станкостроения на российский рынок.

В 2007г. начата реализация подписанного соглашения между чешским предприятием «ТОС Варнсдорф» и ОАО «Ивановский завод тяжелого станкостроения» (ИЗТС) о создании совместного станкостроительного предприятия на базе ИЗТС. В капитале нового СП обе компании имеют равные доли, по 50%.

Машиностроение

Крупной чешской машиностроительной компанией является «Шкода Холдинг», которая объединяет ряд фирм, специализирующихся на производстве транспортных средств («Шкода Транспортешн», «Шкода Электрик») и паровых турбин («Шкода Пауэр»). 100% акций холдинга принадлежит транснациональной компании Arripian Group.

В 2007г. наиболее динамично развивались дочерняя компания холдинга- «Шкода Транспортешн», являющаяся поставщиком низкопольных трамваев для г. Праги, трехсекционных локомотивов для ж/д компании «Ческе драги», модернизированных вагонов для пражского метро, а также экспортером трамваев в ряд европейских стран. Фирма принимает участие в модернизации трамвайных парков в городах России и Украины. Для

всех своих транспортных средств компания использует электроприводы родственной фирмы «Шкода Электрик». «Шкода Электрик» совместно с Московским троллейбусным заводом продолжает работать над проектом производства нового троллейбуса. С участием «Шкода Холдинг» и российской компании «Дедал Групп» создано совместное предприятие по производству электроприводов для рельсовых транспортных средств (трамваев и локомотивов) и троллейбусов на базе предприятия «Сибэлектропривод», г.Новосибирск. В капитале предприятия обе компании имеют 50% доли, а общая сумма инвестиций «Шкода Холдинг» составила 6,3 млн.долл. Она инвестирована в развитие технологической базы предприятия и повышение качества продукции.

Другим крупным машиностроительным предприятием холдинга «Шкода», специализирующимся на производстве паровых турбин является «Шкода Пауэр». В производственную программу компании входят: проектирование, производство, монтаж и реконструкция энергетического оборудования. Компания работает над конструкцией турбин нового поколения мощностью более 500 мвт. Почти 80% объема продаж «Шкода Пауэр» приходится на внутренний рынок и рынок европейских стран. По заказу энергетического концерна ЧЭЗ компания участвует в модернизации АЭС «Дукованы», что является очень важным для «Шкода Пауэр», т.к. это позволит ей получить в будущем крупные контракты на модернизацию тепловых электростанций концерна ЧЭЗ. Компания получила также ряд заказов от частных чешских электростанций. Компания «Шкода Пауэр» участвует в реализации проекта реконструкции и модернизации электростанции Красавино мощностью 200 мвт. (ранее построенной чешской фирмой «Шкода», г.Пльзень) Вологодской обл.

Указанные предприятия в течение последних лет активно наращивали свою производственную и экспортную деятельность. Предприятие АО «Шкода ядерное машиностроение» признано на сегодняшний день средневропейским лидером в области производства и поставок оборудования для атомной энергетики. Стратегическим торговыми направлениями предприятия являются инжиниринг и поставки оборудования для АЭС с реакторами типа ВВЭР, оборудования для западных типов АЭС, хранение отработанного ядерного топлива, обслуживание АЭС. С учетом развития российской атомной энергетики перспективным направлением является сотрудничество российских и чешских машиностроительных предприятий в производстве и поставках энергетического оборудования для АЭС.

Машиностроение с РФ

Российские предприятия ОАО «Михайловский ГОК», ОАО «Лебединский ГОК», ОАО «Ковдорский ГОК», «Столенский ГОК», «Качканарский ГОК» являлись основными поставщиками железной руды в ЧР. Крупнейшими поставщиками ферросплавов в ЧР являются ОАО «Трубная металлургическая компания», ОАО «Волжский трубный завод», металлургический комбинат «Старый Оскол», металлургический комбинат «Златоуст», металлургический комбинат «Мечел».

В 2007г. российские фирмы поставили в Чехию цветных металлов и проката на сумму 180,9 млн.долл. (в 2006г. — 129,7 млн.долл.). Рост объе-

мов экспорта был вызван, прежде всего, значительным ростом цен на цветные металлы в 2007г. Основными поставщиками цветного металла являлись ОАО «Норильский Никель», ОАО «Русский алюминий», ОАО «Челябинский электролитный цинковый завод», а проката — АО «Северсталь», г Череповец, и ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат».

В 2007г. представительство ФГУП «Рособоронэкспорт» в ЧР подписало контракт 5,5 млн.долл. на модернизацию трех вертолетов Ми-171Ш под стандарты НАТО по проекту и с участием российского разработчика — ОАО «МВЗ им. М.Л.Миля», успешная реализация которого позволит ФГУП «Рособоронэкспорт» в дальнейшем осуществить модернизацию всей вертолетной техники, поставленной в Чехию в счет частичного погашения задолженности бывшего СССР и Российской Федерации перед Чешской Республикой.

В 2007г. на чешском рынке активно работало российское предприятие «Энергомашимекс», которое специализировалось на поставках в Чехию, Польшу и Венгрию запчастей к вагонам метро, к эскалаторам, материалов к электродвигателям. Объем товарооборота компании в 2007г. составил 2,5 млн.долл. (в 2006г. он составлял 2,9 млн.долл.).

В 2007г. в Чехии продолжило работу дочернее предприятие ОАО «АвтоВАЗ» — «Региональный Европейский склад запчастей», г.Мельник (экспорт в ЧР легковых автомобилей, запчастей и комплектующих изделий производства Волжского автозавода). В 2007г. компания поставила в ЧР 180 автомашин «Нива», «Калина», «Лада» на 2,4 млн.долл., включая запчасти к ним на 0,5 млн.долл.

Активно на чешском рынке работала компания ООО «Бруно Интернешнл», представляющая интересы Горьковского и Ульяновского автомобильных заводов. В 2007г. компания реализовала на чешском рынке 94 автомашины ГАЗ и УАЗ и запчасти к ним на 2,6 млн.долл. По сравнению с 2006г. оборот компании возрос на 30%.

Среди других российских экспортеров, действующих на рынке Чехии, можно выделить такие фирмы, как АО «Нижекамскшина» (экспорт шин для грузовиков), АО «Нижекамскнефтехим» (экспорт синтетического каучука на 3 млн.долл.) и «Зеленодольский фанерный завод» (экспорт клееной фанеры на 0,3 млн.долл.).

Качество и технический уровень российских товаров, с точки зрения требований чешского рынка, определяются действующим между ЧР и РФ Договором о взаимном признании результатов испытаний взаимопоставляемой продукции и выдаче сертификатов, заключенным Госстандартом России и Управлением по технической стандартизации, метрологии и государственным испытаниям ЧР от апр. 1999г. и Меморандумом о взаимопонимании по сотрудничеству в области стандартизации, метрологии и оценки соответствия, подписанным в 2005г. В рамках МПК создана подгруппа по сотрудничеству в области стандартизации, метрологии и оценки соответствия, которая решает вопросы сличения эталонов, проведения аккредитации в системе ГОСТ, подготовки специализированных кадров, изучения чешского опыта по реализации европейской директивы о единстве измерений.

Чехией приняты технические нормы и стандарты, соответствующие требованиям ЕС. С середи-

ны 2001г. действует протокол к Европейскому соглашению о признании соответствия, обеспечивающий постоянное расширение сферы взаимного признания сертификатов на промышленные товары. В Чехии работают испытательные лаборатории, аккредитованные согласно нормам Евросоюза, результаты испытаний и сертификаты которых признаются в международной торговле.

Чехия придерживается требований фитосанитарного и ветеринарного контроля и химического стандартов ЕС. Российский информационно-сертификационный Центр в г.Праге информирует Ростехрегулирование о всех изменениях, происходящих в Чехии в области стандартизации, аккредитации и сертификации и оказывает практическую помощь российским и чешским экспортерам при получении сертификатов соответствия.

Активную работу в Чехии проводили представители российских авиакомпаний ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (в Чехии и Словакии) и ГТК «Россия». За 2007г. представительство обеспечило перевозку более 80 тыс. пассажиров и обеспечило прибыль в размере 14 млн.долл. В целом в 2007г. ОАО «Аэрофлот» перевез более 8 млн. пассажиров, коммерческая загрузка составила 56%, выполнено более 23 млрд. пассажиро-км. В 2007г. значительно увеличился объем пассажирских и товароперевозок по маршрутам Прага-Москва-Прага и Москва-Карловы Вары-Москва.

Среди крупных промышленных предприятий с участием российского капитала следует выделить.

- **Металлургический завод «Витковице Стил»** г.Острава со 100% капиталом российской холдинга «Евраз» – крупнейшее в Чехии металлургическое предприятие, производящее чугуны и сталь. В 2007г. предприятие слилось с российской компанией АВА Assets. Новая компания была зарегистрирована под названием Evraz Vitkovice Steel. В 2007г. она завершила обновление своих производственных мощностей, позволяющих осуществлять выпуск высоколегированных сталей и отливок стальных конструкций сложных профилей.

- **Завод тяжелых металлообрабатывающих станков «Шкода Машин Тул»** г.Пльзень со 100% капиталом российской компании «Станкоимпекс».

- **«Пльзень Стил», «Шкода Коварна», «Шкода ядерное машиностроение»** г.Пльзень со 100% капиталом российской компании «ОМЗ-силовые машины», а в настоящее время – ОАО «Газпром». В сент. 2007г. компания «Шкода ядерное машиностроение» заключила контракт с АЭС «Дукованы» на модернизацию систем контроля и управления технологическими процессами. Общая стоимость контракта составила 225 млн.долл. В конце 2007г. компания «ОМЗ» приняла решение об инвестировании в течение ближайших пяти лет 385 млн.долл. в обновление производственных мощностей вышеуказанных предприятий для увеличения объемов выпуска крупных штампованных деталей для машиностроительной отрасли.

- **Трубопрокатный завод АО «МСА Холдинг»** со 100% капиталом российского ОАО «Челябинский трубопрокатный завод». 90% готовой продукции предприятия поставляется на экспорт, в т.ч. 40% – в Россию, 50% – в страны-члены Евросоюза.

- **Металлургический завод «Арако»,** г.Опава с 51% капиталом российской компании «Инте-

лэнергомаш», производящий трубопроводную арматуру для атомной и традиционной энергетики. Продукция предприятия поставляется на российские электростанции, а также электростанции, построенные по российским технологиям в Китае, Индии и Иране.

В конце 2007г. в ЧР впервые состоялась встреча-семинар представителей российских деловых кругов, постоянно работающих в Чехии, в которой приняли участие 50 представителей из 28 российских фирм. С целью консолидации усилий в расширении российско-чешского торгово-экономического сотрудничества было принято решение о создании бизнес клуба.

Кооперационное сотрудничество между РФ и ЧР осуществляется в основном, в области транспортного машиностроения. Продолжалась работа по выпуску электропоездов для Казанского метрополитена. Производство электропоездов осуществляет машиностроительная фирма «Шкода Транспортейшн» г.Пльзень в кооперации с АО «Вагонмаш» г.Санкт-Петербург. Чешское предприятие обеспечивает поставку электросилового, пневматического оборудования и технологической оснастки, а российский завод – механическую часть и монтаж транспортных средств. Оснащение метропоездов чешским оборудованием позволяет сэкономить до 30% потребляемой электроэнергии. Кооперационное сотрудничество этих фирм намечено также в ходе проводимой модернизации третьей линии метро г.Санкт-Петербурга и поставок для нее 234 вагонов с асинхронными двигателями.

Активно ведутся работы по реализации проекта совместного производства нового троллейбуса, для которого чешская фирма «Шкода Электрик» поставляет электросиловое оборудование, Ликинский автобусный завод производит кузов, а Московский троллейбусный завод осуществляет финальную сборку. Одновременно, ряд новых проектов сотрудничества прорабатывается в области энергетического машиностроения, в т.ч. для атомной энергетики в России и Чехии, а также в третьих странах.

В РФ созданы и функционируют следующие предприятия с участием чешского капитала:

1. **«Сибел»** г.Новосибирск российской компании «Дедал групп» и чешской фирмы «Шкода Холдинг», г.Пльзень по производству электродвигателей для рельсовых транспортных средств (трамваев, локомотивов) и троллейбусов.

2. **ЗАО «Воронеж-Пласт»** по производству полиэтиленовых труб для защиты волоконно-оптических кабелей телекоммуникационных трасс, а также труб для газопроводов и полипропиленовых труб для водоснабжения и канализации с участием чешской фирмы «Сител».

3. **Производство карандашей и канцелярских принадлежностей** на базе Сибирской карандашной фабрики в г.Томск с участием чешской фирмы «Кох-и-ноор».

4. **«Евролифт НТ»** с участием российской компании ОАО «МЕЛ» и чешской фирмы «Элетек» по производству современных лифтов и модернизации лифтового парка г.Москвы.

5. **«Стром Телеком»** российского ОАО «Ладога Телеком» и чешской фирмы «Стром Телеком» по реконструкции кабельных телевизионных и радиосетей, г.Санкт-Петербург.

6. «Брано-Росс», г. Нижний Новгород по производству автомобильных дверных замков для ОАО ГАЗ с участием чешской фирмы АО «Брано».

7. ЗАО «АРБ-Мораван», (Самарская обл.), изготавливающее инерционные ремни безопасности для ОАО «Автоваз», ОАО «Камаз», ОАО «ИжАвто», ОАО УАЗ. На производственных площадях 2 тыс. кв. м. работают две конвейерные линии с производительностью до 1 млн. ремней в год. Только для ОАО «Автоваз» ежемесячно их поставляется более 30 тыс. шт.

8. «БРС-Терм» по производству современного котельного, отопительного и теплопроводного оборудования, Республика Башкортостан, г. Туймазы.

9. «КаПеПа» по производству кондитерской продукции и макаронных изделий г. Калуга с участием российской фирмы АО «Аграриа» и чешских фирм «ПеПа» (г. Пардубице) и «Мерция» (г. Хрудим).

10. «Р.Трэйдинг» по производству корпусной мебели, г. Нижний Новгород.

11. «Морава» по производству поролон для мебельной промышленности (г. Щелково, Московская обл.) с участием чешской фирмы «Гумотекс».

12. «ЧСПЗ-МКР» по производству механических блоков для мягкой мебели г. Санкт-Петербург с участием чешской фирмой «МКР Имекс».

13. Производство автокомпонентов на территории свободной экономической зоны «Алабуга» (Республика Татарстан) с участием чешской фирмой АТЕСО.

14. «Дакон-Краснодар» по производству отопительного оборудования с участием чешской фирмы «Дакон».

15. «Пилана Старт Инструмент», г. Санкт-Петербург по производству металлорежущего и деревообрабатывающего инструмента по чешской технологии с участием чешской фирмы «Пилана Тул».

16. Производство бытовой химии в г. Екатеринбург с участием чешской фирмы «Хемотекс».

17. Производство оборудования для очистных сооружений в г. Екатеринбург с участием чешской фирмы «Ян Топол».

18. ЗАО «Атмос» по производству мобильных компрессоров в г. Королев, Московской обл. с участием чешской фирмы «Атмос».

19. Производство компонентов для тяжелых металлообрабатывающих станков в г. Ульяновск с участием чешской фирмы «Шкода Машин Тул», г. Пльзень.

20. Строительство жилых объектов в г. Нижний Новгород с участием чешской строительной компании «Синер», г. Либерец.

В 2002г. чешская фирма «Элетек», г. Прага и российская компания ОАО «МЭЛ» создали совместное предприятие «Евролифт НТ», г. Москва для производства современных лифтов, лифтового оборудования и обновления лифтового парка г. Москвы. Совместный проект реализуется путем модернизации производственной базы российского предприятия поставками чешского оборудования, а также поставками комплектующих для сборки лифтов. Совместное предприятие, на котором занято 900 чел., выходит на запроектированные объемы работ.

Динамично развивается СП «Брано-Росс» на ОАО ГАЗ с участием чешской фирмы АО «Брано»

по производству автомобильных дверных замков (в т.ч. и электронных) для автомашин марок: «Соболь», «Газель», «Волга-31105», а также для новой модели ВАЗ – «Калины». За последние два года СП увеличило объем выпускаемой продукции в 4 раза, и она поставляется на автозаводы ВАЗ и УАЗ. В 2004г. изделия этого предприятия сертифицированы по международным стандартам качества ИСО/ТС.

Стабильно работает российско-чешское предприятие «АРБ-Мораван» (Самарская обл.), занимающееся производством автомобильных ремней безопасности. В 2007г. предприятие, выпускает более 1 млн. инерционных ремней безопасности в год, освоило весь модельный ряд ОАО «АвтоВаз», а также поставляет свою продукцию на все крупнейшие российские автозаводы. 90% от общего числа выпускаемых устройств состоят из комплектующих, изготавливаемых российскими производителями. На предприятии, которое является лауреатом Поволжской премии в области качества, занято 150 чел.

Среди ряда совместных предприятий, действующих в легкой и пищевой промышленности, наиболее крупными являются: «КаПеПа», г. Калуга, которому принадлежит крупнейшая в области кондитерская фабрика, поставляющая продукции в 80 регионов России и СНГ; «Р.Трэйдинг», г. Нижний Новгород – по производству корпусной мебели с меламиновым покрытием, которое разработало и выпускает ряд собственных серий офисной мебели с использованием пластика и металлоконструкций; «Морава», г. Щелково. Московской обл. – по производству поролон для мебельной промышленности.

В конце 2004г. российская компания «Дедал Групп» и чешская «Шкода Холдинг» на базе предприятия «Сибэлектропривод», г. Новосибирск создали крупное совместное предприятие «Сибел» по производству электродвигателей для рельсовых транспортных средств (трамваев и локомотивов) и троллейбусов. В капитале нового СП обе компании имеют равные 50% доли, а общая сумма инвестиций чешской «Шкоды Холдинг» составили 6,5 млн. долл. Она инвестирована в развитие технологической базы предприятия и повышение качества продукции. Кроме того, чешские менеджеры принимают непосредственное участие в управлении совместным предприятием, численность персонала которого превышает 1000 чел. В перспективе предусмотрено поставлять продукцию СП не только на российский рынок, но и в Чехию и некоторые западноевропейские страны. «Шкода холдинг» прорабатывает варианты приобретения в России машиностроительного предприятия, которое будет производить финальную продукцию: рельсовые транспортные средства.

Успешно функционирует российско-чешское совместное предприятие ЗАО «Воронеж-Пласт», на котором освоено производство полиэтиленовых труб для защиты волоконно-оптических кабелей телекоммуникационных трасс, а также труб для газопроводов высокого и низкого давления и напорных полипропиленовых труб для водоснабжения и транспортировки бензина, масел и растворов кислот. В СП участвует чешская фирма «Сител», которой принадлежит 30% общего капитала предприятия, составляющего 8 млн. долл.

В конце 2004г. известный чешский производитель карандашей фирма Koh-i-noor, которая 12%

своей продукции экспортирует на российский рынок, приобрела первоначальный пакет акций Сибирской карандашной фабрики (СКФ) в Томске за 0,5 млн.долл. с правом его увеличения в течение 3 лет до 50%. Образованное таким образом совместное предприятие осуществило с помощью чешских специалистов модернизацию технологической базы фабрики и в настоящее время выпускает некоторые виды карандашей под маркой Koh-i-noor. СКФ – единственный в РФ производитель карандашей из высококачественной древесины – сибирского кедра. Производственная мощность предприятия постоянно растет и в 2007г., по сравнению с пред.г., увеличилась с 15 млн. до 18 млн. карандашей. Став соучредителем СКФ, Koh-i-noor способствует распространению торговых марок «Сибирский кедр» и «Русский карандаш» в европейские страны и другие регионы. В частности, СКФ заключила контракт на поставку карандашей в Египет.

В 2006г. крупнейший чешский производитель мобильных компрессоров «Атмос», которому в Чехии принадлежит 60% рынка данной продукции, создал в г.Королев Московской обл. совместно предприятие ЗАО «Атмос». В ближайшее 2г. СП планирует создать в области производственные мощности, на которых первоначально предусматривается выпуск 800 агрегатов в год, а число работающих составит 100 чел.

В окт. 2006г. на базе ОАО «Ульяновский завод тяжелых и уникальных станков» (УЗТУС) образовано российско-чешское совместное предприятие с участием АО «Шкода Машин Тул» и ее материнской компании «Станко Импекс», г.Москва. При этом названным компаниям принадлежат соответственно 50%, 25% и 25% уставного капитала нового предприятия. В рамках совместного проекта «Станко Импекс» инвестирует в модернизацию ульяновского завода 10 млн.долл. с тем, чтобы УЗТУС стал с 2008г. второй производственной площадкой «Шкоды Машин Тул». В начале СП предусматривает производство компонентов для тяжелых металлообрабатывающих станков, используемых в энергетическом машиностроении и кораблестроении, а затем переход к выпуску компонентов для точного станкостроения.

Образованное в середине 2006г. в г.Нижний Новгород СП «Синер НН», с участием чешской строительной компании «Синер», г.Либерец и новгородским «Жилстройресурсом», приступило к сносу ветхого жилья и строительству новых жилых домов в центре Нижнего Новгорода. Объем строительных работ по данному проекту в 2007г. превысил 20 млн.долл., а весь проект превышает 70 млн.долл. и рассчитан на реализацию в течение 3 лет. Финансирование проекта осуществляется за счет средств «Синер НН» и банковских кредитов.

В конце 2007г. российская компания «Интелэнергомаш» приобрела 51% акций фирмы Arako, г.Опава, которая производит трубопроводную арматуру для атомной и традиционной энергетики. Сумма сделки составила 7,5 млн. евро.

В нояб. 2007г. ОАО «Волжская текстильная компания», г.Чебоксары приобрело крупнейшего производителя специальной одежды в Восточной Европе фабрику Jitka.

В 2007г. «Шкода Стил» и «Шкода Коварна» объединились и выступают под маркой «Пльзень Стилл». В результате приобретения предприятия

«Шкода Стил» компанией «ОМЗ» – лидера в области тяжелого машиностроения России, образовалась вторая в мире металлургическая корпорация по производству крупных поковок для энергетического оборудования.

Структуру производства «Шкода Стил» составляют валы для ветряных электростанций (28%), коленчатые валы (21%), металл в слитках (18%), жидкий металл (9%) и роторы (7%). За последние годы объем продаж предприятия возрос и в 2007г. составил более 3 500 млн. крон. Основными заказчиками валов для ветряных мельниц являются компании Vestas, GE, Gamesa, Suzlon, а коленчатых валов – компании Wartisila, MAN, Caterpillar.

Среди проблем, с которыми сталкивается предприятие «Шкода Стил», основной являются большие удельные затраты на ед. продукции в связи с высокими ценами в Чехии на электроэнергию и газ. Для смягчения проблемы руководством предприятия «Шкода Стил» принято решение о концентрации производства на изготовлении, в основном, финальной продукции, требующей высокоточной механообработки, и переносе производства ряда изделий под торговой маркой «Шкода» на территорию России (в частности, поковок для валов ветряных электростанций).

ОАО «Шкода ядерное машиностроение» признано среднеевропейским лидером в области производства и поставок оборудования для атомной энергетики. В 2007г. объем продаж завода составил более 118 млн. евро. За 2004–07гг. чистая прибыль предприятия увеличилась в 2,5 раза и составила 9,8 млн. евро. Стратегическими торговыми направлениями деятельности предприятия являются атомная энергетика (инжиниринг и оборудование для АЭС с реакторами типа ВВЭР, оборудование для западных типов АЭС, хранение отработанного ядерного топлива, обслуживание АЭС), нефтехимическая и газовая промышленность (инжиниринг).

ОАО «Витковице Стил» принадлежит к числу ведущих европейских производителей стального проката. Предприятие состоит из сталеплавильного и прокатного производства, на котором занято более 1600 чел. Ведущее место в производственной программе АО занимает толстослойная листовая сталь, по выпуску которой завод занимает доминирующее положение в Чехии, а также тяжелые и средние профили. Предприятие выплавляет почти 1 млн.т. стали в год, производит 755 тыс.т. листового проката, 140 тыс.т. профилей и др.

В июне 2006г. российская компания ОАО «Челябинский трубопрокатный завод» приобрела 100% пакет акций чешской компании АО MSA Holding, г.Долни Бенешев, являющейся крупнейшей в ЦВЕ по производству промышленной арматуры, вентиля для классической и атомной энергетики, включая трубопроводную промышленную арматуру. Сумма сделки составила 60 млн.долл. Приобретение MSA продиктовано необходимостью строительства нефтепроводов и газопроводов комплексно, включая их обеспечение необходимой арматурой. Номенклатура продукции MSA Челябинским трубопрокатным заводом не выпускалась.

90% выпускаемой чешским предприятием продукции экспортируется в страны-члены ЕС и РФ, причем в Россию поставляется до 40% готовой продукции компании. С приходом российского

инвестора планируется максимально использовать имеющийся потенциал предприятия и в течение 2 лет в 3 раза увеличить экспорт выпускаемой продукции в Россию, доведя объем ее продаж в 2009г. до 43 млн.долл.

В 2006г. создано чешско-российское совместное предприятие «Вемекс», которое получило лицензию министерства промышленности и торговли ЧР на реализацию природного газа на территории Чехии и заключившее контракт с российским «Газпром Экспортом» на поставку 550 млн.куб.м. природного газа на чешский рынок на 120 млн.долл.

В 2007г. компания «Вемекс» заключило договор на поставку газа на 2007-12гг. Планами компании предусматривается довести свою долю поставок газа на рынок Чехии до 5% и стать вторым значительным поставщиком газа после RWE Transgas. Поставки газа будут осуществляться по сетям компании RWE Transgas, являющейся монополистом по транзиту газа в Чехии.

В начале 2007г. крупнейшая российская нефтяная компания «Лукойл» завершила оформление документов на покупку у американской фирмы «КонокоФиллипс» 376 автозаправочных станций в шести европейских странах, включая Чехию. В результате этой сделки на территории ЧР в собственность «Лукойла» переходят 44 автозаправочные станции. Приобретение зарубежной розничной сети сбыта нефтепродуктов позволит российской компании значительно увеличить объем их продаж. Одновременно «Лукойл» заинтересован и прорабатывает вопрос приобретения пакета акций компании «КонокоФиллипс» (16,33%) в капитале АО «Ческа рафинерска», которому принадлежат крупнейшие чешские нефтеперерабатывающие заводы в Литвинове и Кралупах над Влтавой.

Большинство фирм с участием российского капитала являются сравнительно небольшими предприятиями, зарегистрированными в форме обществ с ограниченной ответственностью с участием физических лиц, в т.ч. стопроцентным. Среди них можно выделить:

Российскую компанию «1С», купившую в 2005г. 100% пакет акций крупнейшего чешского дистрибутора компьютерных игр Senega, и фирмы разработчика программ – Senega Publishing, которым принадлежит 30% чешского рынка компьютерных игр. Выход российского инвестора на чешский рынок в целом соответствует торговой стратегии «1С», нацеленной на приобретение региональных дистрибуторов.

ООО «Энергомашимпэкс», через которое осуществляются продажи и закупки запасных частей и комплектующих для подвижного состава метрополитенов и железных дорог, а также модернизация Пражского метрополитена. Общий объем продаж и услуг фирмы в Чехии составляет 4-5 млн.долл. в год.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Чешский производитель трубопроводной арматуры MSA a.s., входящий в нефтесервисную компанию «Римера», получил разрешение на поставку своей продукции в Белоруссию, сообщает пресс-служба Группы ЧТПЗ. Разрешение, выданное департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь,

позволяет MSA a.s. проектировать и изготавливать запорную арматуру (шаровые краны, задвижки клиновые и шиберные), клапана обратные и дроссельные для использования на территории республики.

Каждое изделие будет иметь необходимую документацию и соответствовать требованиям по температурным режимам (по нормам строительных норм Белоруссии). В рамках реализации контрактов на поставку MSA a.s. будет осуществлять комплектацию оборудования, контроль сварки и гарантийное обслуживание поставленной продукции.

В Республику Беларусь уже поставляют свою продукцию предприятия компании «Римера» – «Магнитогорский завод механомонтажных заготовок» и завод «СОТ». RosInvest.Com, 27.10.2008г.

– К традиционным секторам чешской промышленности относится станкостроение, которое характеризуется широкой номенклатурой и высоким техническим уровнем продукции. Его доля в совокупном обороте общего машиностроения в 2007г. составила 9,3%, и по этому показателю оно занимает 4 место среди 7 секторов отрасли.

Важнейшую часть чешской станкостроительной продукции представляют металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудование (КПО). В 2007г. объем производства продукции этого сектора по сравнению с 2006г. увеличился на 17% и составил 423 млн. евро. Наиболее быстрыми темпами рос выпуск вертикальных обрабатывающих центров с ЧПУ, комбинированных расточно-фрезерных станков с ЧПУ, шлифовальных станков с ЧПУ, а также КПО.

В связи с внедрением новых технологий на предприятиях данного сектора наблюдалось постепенное сокращение числа занятых и рост производительности труда. Одновременно отмечался рост внутреннего потребления продукции станкостроения, которое прямо связано с инвестиционной активностью.

Характерной особенностью чешской промышленности по производству металлообрабатывающего оборудования (МОО) является ее ориентация на зарубежные рынки. Доля экспорта составляет 80-90% объема производства. Благодаря последовательной инновационной политике чешским производителям удалось в 90гг. проникнуть и закрепиться на рынках индустриально развитых стран.

Экспорт станков в 2007г. увеличился на 12% и достиг 370 млн. евро. По группе МОО наблюдается устойчивое отрицательное сальдо внешней торговли, которое в последние годы постепенно снижается. Часть поступающего по импорту станочного оборудования Чехия реэкспортирует.

К крупнейшим изготовителям и экспортерам универсальных токарных станков относятся фирмы Kovosvit (г. Сезимово-Усти) и Taimak ZPS (г. Злин), производящие токарные станки, автоматы и обрабатывающие центры, отвечающие международным стандартам. Указанное оборудование оснащается современными программными средствами управления известных фирм (Siemens, Fidia и др.). Предприятие Taimak ZPS через чешскую внешнеторговую организацию Alta принимает активное участие в модернизации технической базы российских предприятий.

Новинкой производственной программы Kovosvit является 5-осевой вертикальный обрабатывающий центр. Особое место в этом сегменте занимает также компания Skoda Machine Tool, которая специализируется на выпуске тяжелых горизонтально-расточных станков, поворотных столов, специальных токарных станков, предназначенных в основном для металлургического производства. Станки позволяют обрабатывать заготовки массой до 250 т. и длиной до 30 м. Фирма также является одним из известных изготовителей фрезерного оборудования. На экспорт поступает 90% производимой продукции. В дек. 2005г. завод тяжелых металлообрабатывающих станков Skoda Machine Tool был приобретен российской компанией «Станко Импекс» (г. Москва).

Лидерами в области производства шлифовальных станков являются АО Cetos AS (ранее TOS Hostivar, г. Гостиварж) и Erwin Junker Melnik (г. Мельник, принадлежит транснациональной компании Junker Group).

Традиционный производитель современных шлифовальных станков (универсальных центровых, бесцентрошлифовальных, шлифовальных для обработки коленчатых валов) Cetos AS и многолетний производитель токарных станков и станков для производства шестерен TOS Celakovice объединились в одну компанию Cetos AS. Уникальным изделием фирмы является крупнейший в мире шлифовальный станок для обработки коленчатых валов. Вес коленчатого вала, шлифуемого на одно закрепление, достигает 40 т.

Фирма Erwin Junker поставяет широкую гамму шлифовальных станков с ручным управлением и с ЧПУ, в т.ч. высокоскоростных.

Значительный удельный вес в производстве и экспорте кузнечно-прессового оборудования принадлежит фирмам Smeral, Brno (г. Брно), Zdas (контрольный пакет у словацкой компании Zelezarny Podbrezova) и Diffenbacher-CZ, Brno (г. Брно). Фирма Smeral, Brno специализируется на выпуске вертикальных штамповочных прессы с высокими техническими характеристиками прессы и др. АО Zdas относится к числу крупнейших предприятий в Чехии. Представляет собой машиностроительно-металлургический комбинат, который кроме прессового оборудования выпускает оборудование для прокатных цехов и металлургическую продукцию.

Торгово-экономические связи между РФ и ЧР в области машиностроения характеризуются ярко выраженным дисбалансом, связанным со значительным превышением российского импорта машин и оборудования из Чехии над экспортом. Рост российского машинотехнического импорта, с одной стороны, связан с растущим промышленным производством в России, а с другой — свидетельствует об увеличении экспортного потенциала Чехии и эффективности мер господдержки экспорта, направленных на сокращение общего отрицательного сальдо во взаимной торговле.

При участии чешских фирм реализуются крупные совместные проекты, в т.ч. по модернизации ФГУП «Уралвагонзавод» (г. Нижний Тагил), строительству технологической линии по производству биотоплива в Омской обл. и стекольных заводов в Омской и Свердловской областях и др.

По данным чешской Ассоциации производителей и поставщиков металлообрабатывающих стан-

ков, объединяющей 40 станкостроительных предприятий, в России эксплуатируется 1 млн. станков производства Чехии, что создает дополнительные предпосылки для продвижения данной продукции на российский рынок.

В 2007г. начата реализация соглашения между чешским предприятием TOS Varnsdorf и ОАО «Ивановский завод тяжелого станкостроения» («ИЗТС») о создании совместного станкостроительного предприятия на базе «ИЗТС». В капитале нового СП обе компании имеют равные доли (по 50%). БИКИ, 18.10.2008г.

— ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» (Группа Уралмаш-Ижора) (ОМЗ) завершило сделку по приобретению 100% доли чешской компании CHETENG Engineering s.r.o. («ХЕТЕНГ Инжиниринг»). Об этом говорится в сообщении пресс-службы ОМЗ.

«ХЕТЕНГ Инжиниринг» и компания ООО «ОМЗ Нефтегазовые проекты (Ижорские заводы)» (ОМЗ НГП (ИЗ)) расширяют совместное присутствие на рынках производства нефтегазохимического оборудования и строительства крупных объектов «под ключ» в России и за рубежом в рамках долгосрочных планов по развитию нефтегазового бизнеса Группы ОМЗ.

Консолидация инжиниринговых и производственных активов и стратегическое партнерство с рядом компаний в России и за рубежом обеспечат позиционирование ОМЗ НГП (ИЗ) в качестве серьезного игрока не только в традиционном секторе производства оборудования для нефте-, газоперерабатывающих и химических предприятий, но и способного осуществлять управление проектами, проектирование, комплектные поставки, строительство и монтаж оборудования, т.е. выступать в качестве ЕРС-контрактора.

В проектах на территории России «ХЕТЕНГ Инжиниринг» выступает в качестве подрядчика, ОМЗ НГП (ИЗ) — генподрядчика. В зарубежных проектах «ХЕТЕНГ» отведена ведущая роль генподрядчика, ОМЗ НГП (ИЗ) — подрядчика.

Реализуются следующие совместные проекты двух компаний Группы ОМЗ.

- Газохимический комплекс в Якутии (Жатай) (производство 450 тыс.т. метанола в год, 400 тыс.т. синтетического жидкого топлива (СЖТ) в год и 200 тыс.т. аммиака в год). ОМЗ НГП (ИЗ) парафировали договор с ЗАО «Восточно-сибирская газохимическая компания» (ВСГХК). ОМЗ НГП (ИЗ) выступает в роли генпроектировщика, «ХЕТЕНГ Инжиниринг» проектирует технологические установки (метанол, СЖТ, аммиак) по базовым проектам лицензиаров в тесном взаимодействии с генпроектировщиком.

- Морской терминал близ Азова (Ростовская обл.) по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) мощностью 2 млн.т. в год. Договор подписан с ЗАО «Азовтранзит» на разработку декларации о намерениях инвестиций в строительство. Декларацию разрабатывает ОМЗ НГП (ИЗ), проектированием объекта будет заниматься «ХЕТЕНГ Инжиниринг».

В планах двух компаний совместные проекты в Сирии (реконструкция двух объектов на НПЗ в Хомсе: строительство парка хранения сжиженных углеводородов (СУГ) объемом 12 тыс.куб.м. вместе с газонаполнительной станцией для заправки баллонов и реконструкция установки атмосфер-

ной перегонки нефти производительностью 2 млн.т. в год) и Египте (строительство терминала южнее Порт-Саида для хранения минеральных масел объемом 500 тыс.куб.м.), которые позволят ОМЗ НГП выйти на рынки Ближнего Востока.

Объединенные машиностроительные заводы (ОМЗ) – крупнейшая в России компания тяжелого машиностроения, специализирующаяся на инжиниринге, производстве, продажах и сервисном обслуживании оборудования и машин для атомной энергетики, нефтехимической и нефтегазовой, горной промышленности, а также на производстве спецсталей и предоставлении промышленных услуг. Производственные площадки ОМЗ находятся в России (Ижорские заводы и СП «МК «Уралмаш») и Чехии (Pilsen Steel и Skoda JS). Росбалт, 16.5.2008г.

– В рамках стратегии Объединенных машиностроительных заводов (Группа Уралмаш-Ижора) компания Skoda Steel переименована в Pilsen Steel. ОМЗ владеют Skoda Steel и Skoda JS с 2004г. В 2005-06гг. наблюдается позитивная динамика по основным показателям деятельности Skoda Steel. В 2006г. выручка компании составила \$193,04 млн., что на 8% превышает запланированный показатель. Валовая прибыль – 33,28 млн.долл. (на 160% выше плана).

Skoda Steel под новым названием будет продолжать заниматься производством поковок с механической обработкой весом от 1 до 80 т. Компания является мировым лидером по производству кованых валов для ветряных электростанций и вторым крупнейшим поставщиком больших коленчатых валов для четырехтактных дизельных двигателей.

Другим видом продукции являются роторы, гребные валы и валки. Также консорциум поставяет на мировой рынок стальное и чугунное литье массой до 200 т. – для паровых и газовых турбин, блоков моторов, станин для прокатных станков и обрабатывающих станков, отливок для кораблестроения. www.metalinfo.ru, 24.4.2007г.

– ФГУП «ПО «Уралвагонзавод» (УВЗ, Свердловская обл.) привлекло кредитную линию Чешского экспортного банка на сумму 300 млн. евро, говорится в сообщении департамента информационной политики губернатора Свердловской обл. Соответствующее соглашение было подписано гендиректором УВЗ Николаем Малых, который в составе делегации Свердловской обл. на этой неделе вылетел в Чехию. Привлеченные средства будут направлены на закупку оборудования для технического перевооружения предприятия. В рамках соглашения о привлечении кредитной линии также заключен контракт с фирмой «Алта» на 45 млн. евро на покупку современной линии покраски вагонов.

В соответствии с условиями привлечения займа, УВЗ должен будет 40% средств кредитной линии направить на приобретение оборудования чешского производства, а 60% – на приобретение оборудования любого производителя. Чешский экспортный банк в 2004г. открыл «Уралвагонзаводу» через Транскредитбанк кредитную линию на 400 млн.долл. сроком на 5 лет. «Уралвагонзавод» специализируется на производстве подвижного ж/д состава, дорожно-строительной и специальной гражданской техники, а также бронетанковой военной техники. Основной продукцией являются ж/д полувагоны и цистерны. Производствен-

ные мощности позволяют производить 20 тыс. полувагонов в год. Доля занимаемого УВЗ рынка полувагонов в РФ составляет более 70%, доля рынка цистерн – 35%. Interfax, 2.3.2006г.

– Уралвагонзавод и Чешский экспортный банк заключили договор и рамочное соглашение на 300 млн. евро, сообщили в департаменте информационной политики губернатора Свердловской обл.

«Гендиректор ФГУП ПО Уралвагонзавод Николай Малых в Праге подписал договор и рамочное соглашение с Чешским экспортным банком на сумму 300 млн. евро на поставку оборудования для технического перевооружения предприятия», сказал собеседник агентства. В частности, подписан контракт на 45 млн. евро для покупки современной линии покраски вагонов, добавил он.

Президент России Владимир Путин в четверг завершает свою поездку по странам Восточной Европы. Накануне президент России прибыл из Будапешта в Чехию. Он провел в Праге переговоры с президентом Чехии Вацлавом Клаусом.

В рамках визита президента РФ в Чехию Внешэкономбанк подписал в среду рамочное кредитное соглашение с Чешским экспортным банком. Соглашение предусматривает финансирование экспорта чешских товаров и услуг в рамках среднесрочных контрактов, заключаемых между чешскими экспортерами и российскими импортерами.

Помощник президента РФ Сергей Приходько сообщил накануне, что в числе перспективных российско-чешских проектов наиболее значимыми, помимо реконструкции Уралвагонзавода в Нижнем Тагиле, являются модернизация метрополитена в Санкт-Петербурге и трамвайного парка в Волгограде и Волжском, создание в Москве СП по производству троллейбусов, строительство стекольных заводов в ряде регионов России и нефтеперегонного завода в Улан-Баторе.

Уралвагонзавод – многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускает 100 наименований продукции, в том числе военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и ж/д цистерны. РИА «Новости», 2.3.2006г.

Швейцария

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

– Компания Liebherr (Швейцария) приступила к строительству завода в Дзержинске (Нижегородская обл.). Об этом сообщили в областном правительстве. Завод ООО «Либхерр-Нижний Новгород» будет производить и собирать строительную технику такую, как землеройные машины и башенные краны, а также изготавливать компоненты гидравлики, редукторы и стальные конструкции.

На этом же заводе ООО «Либхерр-Аэроспейс Нижний Новгород» будет производить комплектующие для авиационной промышленности, а также осуществлять их сервисное обслуживание. Суммарный объем инвестиций в строительство составит 200 млн. евро (7,3 млрд. руб.). ИА Regnum, 19.11.2008г.

– ОАО «Балтийский завод» (Санкт-Петербург) завершило изготовление металлоконструкций для морской плавучей полупогружной буровой установки MOSS CS-50. Об этом говорится в сообщении компании. Данная многоцелевая платформа

будет эксплуатироваться швейцарской компанией Sea Horse Venture Limited в Северном море.

Контракт на изготовление металлоконструкций предприятие заключило с ОАО «Выборгский судостроительный завод» в фев. тек.г. В соответствии с условиями соглашения изготовлены 6 блоков третьего яруса колонн полупогружной буровой платформы. Предприятие выполнило полный цикл работ, включающий очистку, резку и гибку металла, изготовление деталей, сборку и окраску секций. Вес изготовленных конструкций составил 800 т.

Многоцелевая платформа со свободной палубой MOSS CS-50 относится к 5 поколению полупогружных установок. Платформа катамаранного типа размещена на двух понтонах, корпус поддерживают шесть стабилизирующих колонн. В зависимости от назначения платформы на палубе можно разместить любое оборудование — добывающее, буровое, крановое, жилое.

Балтийский завод — одно из крупнейших предприятий судостроительной отрасли России — входит в ЗАО «Объединенная промышленная корпорация» (ОПК), специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса (с ядерными энергетическими установками и дизельных), крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов и военных кораблей. Перспективным направлением деятельности предприятия является строительство плавучих атомных электростанций. Портфель заказов завода до 2009г. составляет 600 млн.долл., из которых на долю военных контрактов приходится 30 млн.долл.

Уставный капитал завода составляет 264,44 млн. руб., он разделен на 1,1 млн. обыкновенных акций номинальной стоимостью 240,4 руб. каждая. РФ принадлежит специальное право на участие в управлении предприятием («золотая акция»).

По данным ИПС «ДатаКапитал», чистый убыток по РСБУ в 2007г. составил 540,37 млн. руб., выручка — 4,036 млрд. руб. АК&М, 18.8.2008г.

— Группа «Ренова», подконтрольная предпринимателю Виктору Вексельбергу, и швейцарская Sulzer подписали соглашение, которое регулирует отношения сторон в период до мая 2009г. Об этом говорится в сообщении Sulzer.

Ренова согласилась не увеличивать в обозначенный период свою долю в уставном капитале Sulzer более чем до 33%. Количество мест в правлении Sulzer будет увеличено до 8 с 6 за счет двух кандидатов, которые будут представлять интересы Реновы.

Ренова стала совладельцем Sulzer в апр. 2007г. В авг. Ренова увеличила свою долю в Everest Beteiligungs GmbH до 100%, выкупив 50% акций компании у Victory Industriebeteiligung AG. В результате этой сделки ГК «Ренова» стала единоличным владельцем доли в 31,4% акционерного капитала Sulzer, состоящей из 17,5% голосующих акций и 13,9% опционов. Однако Sulzer не внесла ГК «Ренова» в реестр акционеров в положенный срок. В настоящее время, как говорится в сообщении Sulzer, «идет процесс» регистрации прав ГК «Ренова».

Швейцарский промышленный концерн Sulzer специализируется на производстве оборудования для нефтяной, нефтехимической, целлюлозно-бумажной отраслей. В прошлом году концерн под-

писал с Транснефтью крупный контракт на поставку оборудования для перекачки нефти в рамках строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан». Чистая прибыль Sulzer, причитающаяся акционерам компаний, в I пол. 2007г. выросла на 26,4% до 131,8 млн. швейцарских франков (109,249 млн.долл.) с 104,3 млн. франков за аналогичный период прошлого года. Продажи компании выросли на 23,7% до 1,654 млрд. франков, операционная прибыль (ЕБИТ) — на 45,9% до 188,3 млн. франков.

Группа компаний «Ренова» — ведущая российская бизнес-структура в сфере управления активами — основана в 1990г. На сегодняшний день она является стратегическим инвестором крупных российских компаний, работающих в металлургической, нефтяной, машиностроительной, горнодобывающей, химической, строительной отраслях, энергетике, сфере телекоммуникаций, высоких технологий и финансовом секторе. Чистые активы группы превышают 10 млрд.долл. Компании, в которых размещены инвестиции ГК «Ренова», работают в 34 регионах России, странах СНГ, Европы, Африки и в США. АК&М, 11.10.2007г.

Швеция

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Чистая прибыль шведского машиностроительного концерна Saab АВ за девять месяцев 2008г. снизилась на 50% — до 466 млн. шведских крон (46,4 млн. евро) по сравнению с 933 млн. шведских крон (93,2 млн. евро), полученными годом ранее. Такие данные приводятся в опубликованном финансовом отчете компании. Объем продаж компании за янв.-сент. с. г. практически не изменился и составил 15,60 млрд. шведских крон (1,53 млрд. евро) против 15,66 млрд. шведских крон (1,55 млрд. евро) годом ранее. Операционная прибыль за отчетный период составила 975 млн. шведских крон (97,3 млн. евро), что на 28% меньше аналогичного показателя 2007г., зафиксированного на уровне 1,3 млрд. шведских крон (129 млн. евро).

Чистые убытки шведского машиностроительного концерна Saab в III кв. 2008г. составили 103 млн. шведских крон (10,27 млн. евро) по сравнению с прибылью в 225 млн. шведских крон (22,4 млн. евро), полученными годом ранее. Объем продаж компании снизился на 5% и составил 4,6 млрд. шведских крон (458 млн. евро) против 4,8 млрд. шведских крон (476 млн. евро) годом ранее. Операционная прибыль за отчетный период составила 31 млн. шведских крон (3 млн. евро), что на 90% меньше аналогичного показателя 2007г., зафиксированного на уровне 318 млн. шведских крон (30 млн. евро). RosInvest.Com, 17.10.2008г.

— Шведская компания SKF намерена к 2012г. построить и ввести в эксплуатацию завод по производству подшипников в промышленной зоне «Боровлево-2» на территории Калининского района Тверской обл., сообщил представитель управления информационной политики областной администрации.

«Соглашение о намерениях по строительству нового производства, стоимость которого оценивается в 75 млн. евро, подписано сегодня между администрацией региона и представителями инвесторов. Проект планируется реализовать в три

этапа. После выхода предприятия на полную проектную мощность в 2012г. под Тверью будет ежегодно производиться 450 тысяч ед. готовой продукции общей стоимостью, превышающей 5 млрд. руб.», — сказал собеседник агентства. Для жителей региона на новом заводе будет создано 750 новых рабочих мест.

Компания SKF основана в 1907г. в Гетеборге (Швеция) изобретателем первого самоустанавливающегося шарикового подшипника Свенном Вингквистом. SKF является мировым лидером в области производства подшипников, имеет в своем составе 100 предприятий и торговых компаний в 140 странах мира.

Дочерняя фирма SKF в России основана в 1991г. Сегодня ее филиалы работают в Москве, Санкт-Петербурге, Красноярске, Владивостоке и Магнитогорске.

С 2007г. на территории Калининского района Тверской обл. при активном участии администрации региона ведется создание промышленной зоны «Боровлево», которая условно подразделяется на коммерческо-логистическую зону «Боровлево – 1» и промышленную зону «Боровлево – 2». Своё размещение на территории промзоны «Боровлево – 2» подтвердили 5 компаний: АО «Минерит» (Финляндия), ООО «БиГ», ООО «Разек Восток» (Франция), ООО «интернет Решения» (Ozone.ru) (PPE Group (Франция)), ООО «Паулиг» (Финляндия). Шведская SKF станет шестым резидентом промзоны. Предполагаемый объем инвестиций компаний промзоны составит 3,8 млрд. руб. РИА «Новости», 10.6.2008г.

— Компания Atlas Copco в очередной раз доказала свое глобальное превосходство в сфере производства компрессоров, выпустив на рынок компрессоры серии GA с впрыском масла. Каждый компонент компрессоров серии GA был тщательно спроектирован, и в итоге клиенты компании Atlas Copco получили продукт, предоставляющий самый высокий уровень надежности и энергоэффективности.

«Новые компрессоры серии GA+ с масляным впрыском стали результатом постоянных инвестиций в развитие продукции, и их выход на рынок еще прочнее укрепит лидирующее положение нашей компании в сфере компрессорных технологий», — объясняет Ронни Летен (Ronnie Leten), президент подразделения Compressor Technique Business Area компании Atlas Copco. «Стремление компании добиться эффективности использования энергетических ресурсов, помня при этом о защите климата и окружающей среды, привело к созданию новой серии компрессоров, полностью соответствующих нашему видению.»

Компания Atlas Copco уже давно осознала основное стремление ее клиентов — добиваться максимальных производственных результатов за счет применения совершенных, высокоэффективных технологий. Для достижения данного результата компания Atlas Copco основное внимание уделяет снижению времени простоев производств и минимизации затрат на каждый кубический метр произведенного сжатого воздуха. Полнофункциональные продукты, интегрированные с приводом с переменной скоростью (VSD), а также разработка индивидуальных решений — вот лишь несколько примеров инновационных подходов, которые полностью соответствуют всем требованиям,

предъявляемым клиентами к надежности оборудования, к качеству воздуха и к энергоэффективности, а иногда даже и превосходят их.

Помимо всего прочего, эффективность использования энергетических ресурсов достигается в компрессорах новой серии GA за счет использования самых современных компонентов конструкции, основой которой стал запатентованный компанией Atlas Copco ассиметричный ротор, позволяющий значительно уменьшить потери вырабатываемых объемов. Посредством оптимизации впрыска масла, расхода и температуры, процессы сжатия воздуха проходят при наиболее низких температурах, что сводит к минимуму термодинамические потери.

«Однако,» — говорит Пауло Перейра (Paulo Pereira), менеджер по продукции, отвечающий за продвижение на рынке компрессоров серии GA компании Atlas Copco, — «наиболее эффективный компрессор — это не только эффективный винтовой элемент. К примеру, очень важное значение имеет также оптимизация всех элементов компрессора. При разработке компрессоров серии GA мы приложили значительные усилия для снижения всех видов потерь, связанных с расходом, а также всех механических и электрических потерь. Для достижения этих целей при разработке последних моделей использовался метод расчетной гидродинамики (CFD)/».

Среди других конструктивных особенностей, которые помогли еще больше снизить энергопотребление, можно отметить центробежные вентиляторы с регулируемой скоростью вращения, высокоэффективные двигатели и специальные дренажи, исключающие потери сжатого воздуха. Дополнительные энергосберегающие опции, такие как интегрированная система восстановления энергии и/или VSD на основном двигателе, дают еще большие преимущества.

Компания Atlas Copco, постоянно прилагающая усилия, направленные на улучшение характеристик своих основных продуктов, вместе с новыми компрессорами серии GA, разработала интегрированные и автономные холодильные осушители, обладающие такими характеристиками экономии энергии как «Циклическое регулирование энергосбережения», а также теплообменники с минимальными перепадами давления.

Указанные свойства нового оборудования позволяют компании Atlas Copco предложить своим клиентам непревзойденные по эффективности в своем классе системы сжатого воздуха.

Надежность оборудования обеспечивается в частности за счет применения разработанных компанией Atlas Copco профилей ассиметричных винтовых роторов, обеспечивающих минимальный износ, а также за счет тщательного подбора подшипников. Более того, надежный и компактный дизайн новых компрессоров серии GA обеспечивает непрерывную работу оборудования даже в самых суровых условиях, к примеру, в очень пыльной среде, или при в среде с температурой окружающего воздуха до 55 градусов по Цельсию. Данные характеристики значительно увеличивают срок службы как отдельных компонентов, так и всего оборудования в целом.

Качество воздуха обеспечивается благодаря двум ключевым элементам: благодаря высокоэффективной системе отделения масла, в результате

чего в воздухе на выходе достигается минимальное остаточное содержание масла, а также благодаря современным холодильным осушителям, которые можно заказать как в интегрированном, так и в отдельном исполнении. Очень большое внимание было уделено интеграции. Все компоненты были оптимально интегрированы, что позволило сделать оборудование более компактным и упростить соединения между компонентами. Новые полнофункциональные компрессоры серии GA, снабженные интегрированными холодильными осушителями и воздушными фильтрами, обеспечивают непрерывное поступление чистого и сухого воздуха, в результате чего продлевается срок эксплуатации оборудования, увеличивается надежность всей системы, исключаются дорогостоящие простои производства.

Президент подразделения Крис Либаерт (Chris Lybaert) уверенно заявил: «Новые компрессоры серии GA установили новые стандарты для масло-смазываемых компрессоров, и они обеспечат нашей компании доминирующее положение на рынке в этой отрасли».

Компания Atlas Copco, ведущий эксперт в сфере работы со сжатым воздухом, помогает своим клиентам доработать и полностью оптимизировать их компрессорное оборудование, — за счет применения целенаправленного анализа и индивидуального подхода к оборудованию каждого клиента. Используя новые компрессоры серии GA, выгоду от не имеющих аналогов энергосбережения, надежности и качества воздуха для себя могут извлечь компании, работающие в самых различных областях — компании по производству цемента, стекла или шин, горнодобывающие компании.

Компания Atlas Copco — один из мировых лидеров промышленного производства. Компания предлагает своим клиентам, в т.ч. и в аренду, самые различные продукты и услуги — оборудование для производства сжатого воздуха, газовое оборудование, промышленные инструменты и сборочно-монтажные установки. Компания Atlas Copco, работающая в тесном взаимодействии со своими клиентами и деловыми партнерами, и имеющая за своими плечами 135-летний опыт, продолжает совершенствовать свои продукты и услуги, добиваясь непревзойденного качества. Штаб-квартира компании находится в г. Стокгольм, (Швеция), представительства компании имеются в более чем 160 странах. В 2007г. в компании Atlas Copco www.atlascopco.com работало 33 тыс. сотрудников, доходы компании составили 63 млрд. шв. крон (6,7 млрд. евро).

Безмасляные компрессоры (Oil-free Air) — подразделение в бизнес-сфере Compressor Technique компании Atlas Copco. Данное подразделение производит и выводит на рынок безмасляные воздушные компрессоры для самых различных производств во всем мире, где важно качество воздуха; компрессоры с впрыском масла. Подразделение основное внимание уделяет развитию систем оптимизации производства и использования сжатого воздуха, а также выработке решений по улучшению качества сжатого воздуха, что призвано еще больше повысить производительность оборудование клиентов. Штаб-квартира подразделения и основной производственный центр расположены в Антверпене, (Бельгия). Прайм-ТАСС, 2.4.2008г.

— Один из лидеров мирового рынка подшипников SKF планирует построить в РФ завод стоимостью 35,7 млн.долл. для производства новых высокотехнологичных подшипниковых компактных буксовых узлов для подвижного ж/д состава мощностью 300 тыс.шт. в год. По информации шведской компании, стоимость проекта составит 235 млн. шв. кр. (35,7 млн.долл.). Строительство начнется в сент. 2008г., пуск предприятия в эксплуатацию намечен на апр. 2010г.

Место для завода будет выбрано в фев. 2008г. (в настоящее время изучаются два варианта его расположения, оба — неподалеку от Москвы). Основными потребителями продукции нового завода могут стать ведущие российские производители грузовых ж/д вагонов, например «Уралвагонзавод». Новые подшипники позволят снизить расходы на обслуживание подвижного состава.

SKF Group (Швеция), один из крупнейших мировых изготовителей подшипников, имеет более 100 производственных предприятий. Выручка за 9 месяцев 2007г. составила 6,6 млрд.долл., чистая прибыль — 556,7 млн.

SKF имеет в России только промышленный сервисный центр — в Москве. Компания рассматривает российский рынок как один из приоритетных в Центральной и Восточной Европе.

Как считают эксперты, российские производители подвижного состава пока не готовы к таким масштабным закупкам современных подшипников. По оценке, потребность в них составляет сейчас 10–20 тыс.шт. в год, а перспективы роста потребления недостаточны для организации крупномасштабного производства в РФ. При этом около половины потребляемого объема производится на Волжском подшипниковом заводе, входящем в «Европейскую подшипниковую корпорацию».

Парк РЖД по большей части состоит из устаревшей техники, которая нуждается в ремонте. Именно поставки для ее модернизации и ремонта составляют основную долю рынка ж/д подшипников в России.

Кроме SKF, планы экспансии на российский рынок разрабатывают все ведущие подшипниковые компании мира. Германская FAG и американские Timken и Vranco вели переговоры с различными российскими производителями подвижного состава о создании СП, но все они окончились безрезультатно, поскольку расходы на создание мощностей превышали возможные поступления от реализации продукции. БИКИ, 31.1.2008г.

— Шведская компания SKF, крупнейший в мире производитель подшипников, построит в России завод стоимостью 235 млн. шведских крон (35,7 млн.долл.).

Завод будет производить конусные подшипники для быстрорастущего ж/д рынка России, сообщается в заявлении компании. Строительство завода начнется в сент. 2008г. и завершено в авг. 2010г.

Месторасположение завода пока еще не определено, однако компания сообщает, что он будет располагаться недалеко от Москвы. Рейтер, 20.12.2007г.

Эстония

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— В Эстонии будет построен первый танкер Vedreу Total, который будет перевозить вино, растительное масло и нефтепродукты. Ходовые испытания судна, в конце месяца оно будет передано

заказчику. По словам Неэме Каарма, владельца OU SRC Uusehitused, строящего танкер стоимостью 188 млн. крон, строительство началось в янв. прошлого года. Если вначале планировалось построить обычный танкер, то теперь его класс по желанию заказчика вырос настолько, что судно сможет перевозить все химические продукты, кроме кислот. Общий объем 11 танков Vedrey Toral составляет 4200 куб.м., судно может перевозить до шести различных видов грузов одновременно. Судно оснащено мощной системой очистки, которая моет танки после перевозки грузов. («Постимеэс», DELFI). ИА Regnum, 21.4.2007г.

Япония

Судостроение

В 2006/7г. общий тоннаж спущенных на воду судов в Японии равнялся 18,1 млн. брт, т.е. достиг максимального уровня за три последних десятилетия. Портфель заказов японских судостроительных компаний обеспечивает загрузку их предприятий в течение ближайших трех – четырех лет.

В связи с высоким спросом на морские суда (для перевозки нефти, сжиженного природного газа и других массовых грузов) осуществляется модернизация и расширение японских судовой верфей. В 2006/07г. инвестиции пяти ведущих японских судостроительных компаний (Ishikawajima-Harima Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries, Mitsui Engineering & Shipbuilding и Sumitomo Heavy Industries) достигли 27 млрд. иен.

В 2006/7г. приток экспортных заказов у японских судостроительных компаний увеличился на 18,2% по сравнению с пред.г. На март 2007г. японские судовой верфи располагали заказами на поставку 1102 судов совокупным тоннажем 54,3 млн. брт. Из этого числа в 2007-08гг. намечается спуск на воду 277 судов, а в 2009г. – 169.

В 2005/6-2006/7гг. структура притока экспортных заказов на суда тоннажем 500 брт и более у японских компаний характеризовалась следующими данными (I – число судов, ед.; II – тоннаж, тыс. брт):

	2005/06г.		2005/07г.	
	I	II	I	II
Всего	430	18649,7	476	22044,4
Суда для перевозки генеральных грузов	31	795,9	33	1252,3
Балкеры	262	11659,3	329	15211,3
Танкеры	136	6187,4	114	5580,8
Прочие	1	7	-	-

Компания ИНИ объявила о намерении расконсервировать свой док в преф. Айти с целью сооружения судов для перевозки железной руды и других массовых грузов. В течение ближайших трех лет на модернизацию дока предполагается затратить 3 млрд. иен.

Инвестиции в модернизацию двух других судовой верфей ИНИ (Kure Shipyard и Yokohama Shipyard) оцениваются в 2,5 млрд. иен. Эти верфи предназначены преимущественно для сооружения судов-газовозов; процесс модернизации включает, в частности, расширение мощностей по обработке стального листа и установку новых подъемных кранов.

В период до 2010г. компания «МНЕ» предполагает затратить 40 млрд. иен на модернизацию своих судовой верфей в преф. Нагасаки и Хиого; в результате их производственные мощности вырастут на 10% – до 1,56 млн. брт в год. Ежегодно предполагается спускать на воду 7 судов для перевозки СПГ (до модернизации – 5).

В течение двух ближайших лет компания Kawasaki Shipbuilding намеревается инвестировать 10 млрд. иен в модернизацию судовой верфи в преф. Кагава (сооружение судов для перевозки СПГ). Расширение своих мощностей предполагают осуществить и фирмы – поставщики оборудования для этих судов. Так, Mitsui Engineering & Shipbuilding в 2007/08г. увеличит выпуск двигателей для судов-газовозов на 10% по сравнению с пред.г.

Компания МНИ предполагает расширить выпуск дизельных двигателей для судов-газовозов, преимущественно посредством продажи лицензий в КНР и Вьетнам. В 2010г. выпуск этих двигателей достигнет 200 ед., т.е. удвоится по сравнению с серединой текущего десятилетия.

Японские компании испытывают острую конкуренцию со стороны южнокорейских и китайских судовой верфей. В этой связи особое внимание уделяется повышению безопасности и улучшению экологических характеристик строящихся судов. В частности, при изготовлении крупнотоннажных контейнеровозов используются более прочный стальной лист, что повышает остойчивость этих судов. Такой лист разработан компанией ИНИ совместно с JFE Steel и Kobe Steel. Лист из упрочненной стали предлагает и компания МНИ (совместно с Nippon Steel).

Компания Mitsui Engineering & Shipbuilding разработала систему очистки балластных вод, обеспечивающую улучшение экологической безопасности морских судов. Применение такой системы препятствует попаданию морских организмов в балластные воды из одного мирового региона в другой и способствует сохранению экосистемы каждого региона. Разработку такой системы осуществляет также компания Hitachi Plant Technologies совместно с JEE Engineering.

Международная морская организация (International Maritime Organization) недавно приняла решение об обязательном наличии систем очистки балластных вод на всех новых морских судах с 2009г. Согласно другому решению этой организации, в портах США и европейских стран сейчас обрабатываются только суда с двойным корпусом, что снижает их негативное воздействие на окружающую среду.

Крупными покупателями морских судов являются японские судоходные компании. NYK Line недавно приняла решение об наращивании инвестиций (с 630 млрд. до 1090 млрд. иен) в расширение флота в 2008-11гг. до 932 судов. Компания Mitsui OSK Line заявила о намерении увеличить свой флот с 805 до 1 тыс. судов в 2007-10гг., а в 2013г. в ее флоте будет насчитываться 1,2 тыс. судов. БИКИ, 8.11.2007г.

Производственные мощности судостроительной промышленности Японии позволяют строить суда всех видов и назначений. Организует и координирует развитие и деятельность судостроения Японии отраслевая Ассоциация судостроительных компаний Японии (АСКЯ). В нее входят 75 национальных судостроительных компаний, на

которые приходится до 80% производства в отрасли.

Непосредственно на заводах отрасли занято 100 тыс.чел., кроме этого на дочерних предприятиях и сопутствующих производствах работает 300 тыс.чел. Более трети предприятий весьма крупные, с числом рабочих и служащих 1000 чел.

Определяют обстановку в отрасли девять компаний: «Мицубиси дзюкоге» (5 верфей), «Исикавадзимаарима дзюкоге» (4), «Хитати дзосэн» (3), «Мицуи дзосэн» (2), «Нихон кокан» (2), «Кавасаки дзюкоге» (1), «Урага дзюкоге» (1), «Курэ дзосэн» (1), на долю которых приходится 70% от общего объема отрасли. Восемь доков рассчитаны на строительство супертанкеров водоизмещением в 400 тыс.т. В АСКЯ входит еще 25 достаточно крупных компаний, которые в общей сложности имеют 125 доков, в т.ч. 20 рассчитанных на строительство судов грузоподъемностью 100 тыс.т. Большинство средних компаний специализируется на постройке судов определенного назначения: рыболовных сейнеров, траулеров, буксиров.

1000 предприятий в Японии специализируется на производстве судового оборудования, различных видов главных и вспомогательных двигателей, лебедок, кранов, помп. На этих предприятиях занято 50 тыс.чел. Все японское судостроение обеспечивается судовым оборудованием отечественного производства. Оно экспортируется в такие судостроительные державы, как США, Великобритания, Южная Корея, Тайвань, Дания.

Общемировой спад в судостроении завершается. Японские компании имеют оптимальные производственные мощности и сохранили их резерв в расчете на возможный подъем спроса. Они готовы к обновлению судов торговых флотов мира, которая ожидается как в связи со списанием отслуживших свой срок судов, так и в ходе изменений в структуре мирового торгового флота. В связи с этим японские судостроительные компании последовательно наращивают объемы инвестиций в свои производственные мощности, нацелены на модернизацию инфраструктуры, повышение автоматизации производства. Компания «Мицубиси дзюкоге» инвестировала 3 млрд. иен в строительство на верфи г.Кояги (преф. Нагасаки) нового докового крана общей грузоподъемностью 1200 т. Начало эксплуатации сооружения намечено на 2007г. Общий объем инвестиций компании в судостроение на предстоящие три года составит 10 млрд. иен.

По итогам 2006г. японские судостроители вышли на уровень 1975г., спустив на воду 580 кораблей и судов общим водоизмещением 18 млн.т.

Японские судостроители большое внимание уделяют повышению эксплуатационных качеств судов. Именно это обеспечивало и обеспечивает предпочтение, которое отдают судовладельцы судам японской постройки. В танкерах начинают осуществлять не только вертикальное деление корпуса на грузовые отсеки, но и горизонтальное. В результате при возможной пробойне в днище нефть удерживается в корпусе давлением воды, поскольку нет давления надводной части груза, утечка нефти уменьшается и ущерб от загрязнения резко снижается.

Большое внимание в отрасли уделяется НИОКР. Разработаны новые краски-покрытия

для подводной части корпусов судов, которые противостоят обрастанию корпуса водорослями и ракушками, что значительно удлиняет время между постановками судов в док для очистки корпуса.

Японские судостроители во многом сменили акценты в предпочтительных типах судов. В 60гг. внимание уделялось в первую очередь серийному производству крупнотоннажных танкеров — чем больше серия, тем выше прибыль. Предпочтение отдается производству судов с «высокой добавленной стоимостью», дорогих судов со сложным внутренним оборудованием, например газозовов, научных судов, судов с высокой автоматизацией погрузочно-разгрузочных работ.

Среди новых типов судов перспективными считаются суда для перевозки сжиженного природного газа. В данном секторе японские компании объединяют усилия, действуют не как конкуренты, а как партнеры, чтобы успешно осваивать мировой рынок новых видов судов. Компании «Исикавадзимаарима дзюкоге» и «Сумитомо дзюкоге» совместно осуществляют 10-летнюю программу строительства газозовов с резервуарами кубической формы. До недавнего времени резервуары газозовов были сферическими.

Общий тоннаж морского торгового флота 57 — млн.т. (2 место в мире). Главный порт Японии — Кобе, от которого немногим отстает Иокогама, выделяются также Нагоя, Осака и Токио.

Программы ускоренного развития танкеростроения и приобретения танкеров разной грузоподъемности уже приняты и реализуются не только в Японии, но и на Тайване, в Южной Корее и КНР, Малайзии и Австралии, Новой Зеландии и Индонезии. Предполагается, что к 2008г. до 90% объема морских перевозок нефти и нефтепродуктов в Азиатско-Тихоокеанском регионе будет осуществляться танкерами Японии и Южной Кореи. В пользу такого прогноза свидетельствует и то, что в этих странах (а также на Тайване и в КНР) реализуются проекты по реконструкции действующих и созданию новых нефтетранзитных терминалов, как и по более широкому использованию крупно- и среднетоннажных танкеров в качестве «подвижных» нефтехранилищ.

Япония располагает развитой системой глубоководных портов, принимающих крупнотоннажные танкеры дедвейтом 200 тыс.т. Например, на соседнем с Сахалином о-ве Хоккайдо нефтепорт Томакомай может принимать танкеры дедвейтом до 280 тыс.т, имеет рейдовый пирс островного типа, глубину 21 м. и обеспечивает одновременную швартовку двух танкеров.

Количество танкеров, используемых японскими компаниями как плавучие нефтехранилища-нефтесклады, составило в 2006г. 36 против 26 в 1980г., в т.ч. в Японском море, неподалеку от побережья Сахалина и Приморского края — соответственно 13 и 6.

Наблюдается рост расходов государства и частных компаний на развитие нефтеналивных портов Японии. За 2000-06гг. они возросли почти вдвое, но доля государства в этих расходах стабильно составляет 55%. Япония намерена и впредь увеличивать долю танкеров своего флага в перевозках нефтегрузов: если в 1980г. этот показатель составлял 24-27%, то в 2006г. — уже 40% и продолжает увеличиваться.

Станкостроение

Опубликован очередной 42 ежегодный обзор мирового производства металлообрабатывающего оборудования (МОО) и внешней торговли им, подготовленный информационной компанией Gardner Publications Inc., в котором представлены статистические данные по 29 основным станкостроительным странам мира. Внешнеторговые данные представлены по комплектным металлорежущим станкам (МС) — коды 8456-8461 и кузнечно-прессовому оборудованию (КПО) — коды 8462-8463 Гармонизированной системы описания и кодирования товаров в международной торговле, совпадающие с ТН ВЭД России. В 2006г. в мире выпуск продукции станкостроения увеличился на 9,3% (до 58,9 млрд.долл. с 53,8 млрд. в 2005г.); в предг. прирост составлял 13,6%. Продолжается тенденция к стабильному расширению мирового производства металлорежущих станков (МС) и кузнечно-прессового оборудования (КПО) в последние 4г. после самого глубокого спада до 32,2 млрд.долл. в 2002г. За 2002-06гг. выпуск МОО в мире возрос на 83%. Следует сделать оговорку относительно падения курса доллара (в котором измеряются объемы производства МОО) к другим основным мировым валютам за этот период минимум на 25%.

Расширение мирового производства МОО в 2006г., в млн.долл.

	2005г.	2006г.	Рост,%	Доля в мире,%
Всего	53833	58863	9,34	100,0
Азия (АТР)	26036	29242	12,31	49,2
Зап. Европа				
(страны-члены СЕСИМО)	22448	24418	8,77	41,1
Сев. и Южн. Америка	5351	5800	8,39	9,7

Теперь страны Азии обеспечивают почти половину мирового производства МОО, окончательно отодвинув на второе место страны — члены Европейского комитета по сотрудничеству в станкостроении — СЕСИМО (41%). На страны Америки приходится менее 10% мирового выпуска станков и КПО.

Данные компании Gardner Publications Inc. (США)
о производстве МОО в 29 станкостроительных странах

	2005г.	2006г.	МС/КПО	Прирост		
	млн.долл.	млн.долл.	%	%	I	II
1. Япония	13186,3	13522,0	88/12	8	1	3
2. Германия	9797,0	10276,6	27/73	4	4	5
3. КНР	5100,0	7000,0	74/26			37
4. Италия	4862,5	5451,6	49/51	11	11	12
5. Респ. Корея	3510,7	4144,0	72/28	18	18	18
6. Тайвань	3394,4	3692,0	77/23	10	10	9
7. США	3467,2	3625,3	79/21	5	5	5
8. Швейцария	2656,2	2839,8	84/17	6	6	7
9. Испания	1124,1	1242,4	64/36	10	10	11
10. Франция	950,9	1150,5	54/46	20	20	21
11. Канада	949,1	1145,8	60/40	13	13	21
12. Бразилия	860,7	950,2	81/19	10	10	10
13. Великобритания	717,8	866,5	78/22	19	19	21
14. Нидерланды	420,1	465,0	20/80	10	10	11
15. Чехия	389,8	452,2	92/8	9	9	16
16. Турция	374,6	426,2	30/70			14
17. Австрия	407,7	419,8	60/40	2	2	3
18. Индия	333,2	324,4	88/12	0	0	-3
19. Бельгия	259,8	304,5	10/90	16	16	17
20. Финляндия	220,2	269,7	16/84	21	21	22
21. Швеция	197,6	209,3	43/57	5	5	6
22. Россия	161,4	161,4	77/23	0	0	0
23. Австралия	136,6	134,0	66/34			-2
24. Хорватия	89,0	98,0	43/57	10	10	10

25. Дания	84,5	91,5	40/60	7	7	8
26. Румыния	59,3	59,3	56/44			-
27. Португалия	48,5	57,6	10/90	18	18	19
28. Мексика	50	50	35/65			0
29. Аргентина	23,9	28,6	40/60			20
Итого	53833,1	59458,2	75/25			9,3

Примечание. I — в нац. валюте, II — в долл.

Видимое потребление, рассчитываемое как сумма собственного производства и импорта МОО за вычетом экспорта, в 2006г. возросло на 7,5%, достигнув 57,1 млрд.долл. На первом месте снова оказалась КНР, обогнав по инвестициям в основные фонды своих главных конкурентов — Германию, Японию и США. Потребление МОО в КНР увеличилось за год на 20% при сокращении инвестиций в МОО в таких крупных странах мира, как Япония (на 4%), Германия (на 6%), Индия (на 3%).

США были на протяжении 90г. безусловным мировым лидером в потреблении МОО. Теперь они оказались на 3 месте в мире. В 2006г. США инвестировали в станки и КПО всего 50% от уровня КНР.

Из 29 стран, охваченных в обзоре, только 4 (Япония, Германия, Индия и Аргентина) снизили потребление МОО, а во всех остальных наблюдался рост.

Видимое потребление МОО в крупнейших странах-производителях станков и КПО, а также показатели среднелюшевого потребления

	2005г.	2006г.	Прирост	I	II
	млн.долл.	млн.долл.	%	долл.	долл.
1. КНР	10780,0	12940,0	20	9,96	24
2. Япония	7758,8	7432,7	-4	58,37	6
3. США	5933,0	6256,7	5	21,35	18
4. Германия	5490,2	5175,9	-6	62,80	4
5. Респ. Корея	4423,5	5044,0	14	103,79	3
6. Италия	3301,3	3552,9	8	61,2	5
7. Тайвань	2248,1	2539,6	13	111,63	2
8. Франция	1497,8	1611,7	8	26,67	17
9. Канада	1442,6	1608,5	12	49,48	7
10. Бразилия	1253,7	1420,0	13	7,71	25
11. Мексика	1156,6	1152,5	0	10,98	23
12. Испания	1070,8	1100,2	3	27,31	15
13. Турция	943,8	1093,8	16	15,88	19
14. Индия	999,7	973,1	-3	0,91	29
15. Швейцария	851,4	867,2	2	116,39	1
16. Великобритания	656,1	866,5	32	14,38	20
17. Нидерланды	407,7	437,4	7	26,8	16
18. Чехия	404,7	404,6	0	39,49	10
19. Швеция	370,4	391,0	6	43,51	8
20. Россия	388,8	388,8	0	2,70	28
21. Бельгия	287,1	320,8	12	31,0	14
22. Австрия	290,9	295,8	2	36,18	11
23. Австралия	222,8	224,0	1	11,25	22
24. Финляндия	182,9	208,3	14	39,94	9
25. Дания	159,1	170,4	7	31,49	13
26. Хорватия	144,8	159,0	10	35,36	12
27. Румыния	154,6	154,6	0	6,92	26
28. Аргентина	156,0	142,1	-9	3,63	27
29. Португалия	110,6	121,6	10	11,55	21
Итого	53087,8	57053,7	7,47		

Примечание. I — среднелюшевое потребление, II — место по среднелюшевому потреблению.

Среднелюшевое потребление МОО, отражающее уровень индустриального развития и инвестиционной активности в машиностроении стран, варьируется в широких пределах: от самого высокого показателя 116,39 долл. на человека в Швейцарии до самого низкого 0,91 долл. в Индии. От-

метим, что большинство стран Европы и отдельные страны Азии, такие как Япония, Тайвань, Республика Корея, превосходят США по среднему душевому потреблению МОО (21,35 долл.). Россия с показателем 2,70 долл. оказалась на 28 месте, пропустив вперед не только все развитые, но и такие развивающиеся страны, как Бразилия, Мексика, Турция и даже КНР с населением 1,3 млрд. чел.

Практический интерес для станкостроителей, как и для машиностроителей в целом, представляет технологическая структура потребления МОО, о которой можно судить по распределению инвестиций в станки и КПО в США.

Расходы на закупку МОО в 2007г. в США, в соответствии с вновь опубликованным прогнозом фирмы Gardner Publications Inc., в млн.долл.: Металлорежущие станки – 7620: новые – 5258, подержанные – 1676, отремонтированные – 686; Кузнечно-прессовое оборудование – 2124; новое – 1466, подержанное – 467, отремонтированное – 191; Технологическая структура: Металлорежущие станки – 100; Токарные горизонтальные или вертикальные с ручным управлением – 2,01; Токарные горизонтальные с ЧПУ (диам. до 254 мм) – 8,44; Токарные горизонтальные с ЧПУ (диам. свыше 254 мм) – 4,94; Вертикальные токарные с ЧПУ – 2,39; Токарные одно- и многошпиндельные автоматы – 0,85; Токарные одно- и многошпиндельные автоматы с ЧПУ – 2,27; Токарные центры горизонтальные с ЧПУ (диам. до 254 мм) – 7,84; Токарные центры горизонтальные с ЧПУ (диам. свыше 254 мм) – 4,77; Токарные центры вертикальные с ЧПУ – 1,67; Сверлильные и резьбонарезные – 1,37; Фрезерно-расточные горизонтальные – 5,99; Вертикально-фрезерные – 4,64; Плоскошлифовальные – 1,72; Круглошлифовальные – 1,89; Шлифовальные с ползучей подачей – 0,45; Универсально-шлифовальные – 0,95; Внутришлифовальные – 0,45; Бесцентровошлифовальные – 1,09; Шлифовальные других типов – 1,36. Обработывающие центры: горизонтальные с палетой до 400 мм. – 6,02; горизонтальные с палетой свыше 400 мм. – 9,74; вертикальные с ходом по оси Y до 500 мм. – 7,24; вертикальные с ходом по оси Y свыше 500 мм. – 7,60; водоструйной резки – 0,82; Электроэрозионные погружные с копиром – 0,59; Электроэрозионные вырезные проволочные – 2; Электроэрозионные для прошивки мелких отверстий – 0,74; Зубообработывающие – 1,96; Протяжные – 1,16; Пильные и отрезные – 2,37; Роторно-конвейерные станки и линии – 1,17. Автоматические линии и специальные станки – 3,50; Кузнечно-прессовое оборудование – 100; Металлозаготовительное оборудование – 0,86; Листоштамповочные прессы – 9,06; Механические и штамповочные прессы – 16,67; Дыропробивные прессы – 7,68; Другие прессы – 14,21; Линии профилирования листового материала – 3,20; Другое листогибочное и профилировочное оборудование – 15,07; Навивочные машины для проволоки – 3,27; Ножницы по металлу – 2,68; Машины лазерной резки – 15,29; Машины огневой резки – 0,81; Машины водоструйной резки – 2,79; Другие металлорежущие и отрезные машины – 1,16; Машины для гибки и профилирования труб – 5,60; Трубопрокатное оборудование – 1,65.

Высок удельный вес подержанного и отремонтированного оборудования в общих поставках станков и КПО, составляющий в США свыше 30%.

В прогнозе представлены данные по закупкам вспомогательного технологического оборудования (млн.долл.): Сборочные машины – 2900; Транспортно-складские системы – 1090; Контрольно-измерительные машины и приборы – 1238; Отделочное оборудование – 906; Сварочное оборудование – 794; Термообрабатывающее оборудование – 342; Термопластавтоматы – 831; Прочее оборудование (системы ЧПУ и программное обеспечение к ним, оборудование для литья под давлением и другие литейные машины, оборудование для прессования резины, оборудование электронной сборки, полупроводниковые приборы, специальное оборудование, режущий инструмент, деревообрабатывающие станки, оборудование для испытаний на воздействие внешней среды, средства совершенствования производства) – 628.

Потребление МОО в 2007г. по отраслям машиностроения и металлообработки в соответствии со Стандартной отраслевой классификацией США (SIC)

	млн.долл.	%
Пр-во металлических конструкций и деталей (SIC 34)	3344	10,7
Пр-во промышленного оборудования (SIC 35).....	4914	17,1
Электротехническая и электронная пром-сть (SIC 36)	1773	44,3
Транспортное машиностроение (SIC 37).....	6890	20,3
Инструментальная промышленность (SIC 38).....	1256	5,5
Прочие отрасли машиностроения (SIC 25).....	296	2,1
Итого	18473	100

Распределение инвестиций по группам предприятий указанных отраслей в зависимости от их размеров

Число занятых	млн.долл.	%
1-49.....	4682	25,4
50-99.....	2070	11,2
100-499.....	6934	37,6
500-999.....	2440	13,2
1000-2499.....	1486	8,0
2500 и более.....	851	4,6
Итого.....	18463	100

Состав крупнейших стран-экспортеров остался неизменным, хотя объемы вывоза МОО каждой из них претерпели изменения (%): увеличили экспорт Германия (на 18%), Япония (на 13%), Италия (на 17%), Тайвань (на 10%), Швейцария (на 10%), США (на 26%), Республика Корея (на 43%), КНР (на 41%), Великобритания (на 10%), Испания (на 15%), Бельгия (на 12%) и Франция (на 11%). А в целом мировой экспорт МОО возрос за год на 16%, достигнув 33,6 млрд.долл. Доля экспорта в производстве в целом по миру составила 57%. У отдельных стран этот показатель превысил 100%: Великобритания (%) – 101, Бельгия – 219, Чехия – 107, Австрия – 114, Дания – 130, Румыния – 174, что связано со значительными масштабами реэкспорта продукции станкостроения.

Импорт МОО возрос в большинстве стран, составив в целом 31,2 млрд.долл. с приростом 10,6%. Самое большое увеличение импорта наблюдалось в США (14%), Республике Корея (23%), Германии (17%), на Тайване (18%), в Италии (10%), Турции, Великобритании и Японии (19-20%). Именно они вошли в число главных стран-импортеров станков и КПО.

Внешняя торговля МОО

	2005г.		Прирост	I
	млн.долл.			
Экспорт	28942,8	33658,4	16	57
Германия	6370,2	7519,5	18	73
Япония	6100,6	6888,6	13	51

Италия	2794,2	3258,4	17	60
Тайвань	2651,1	2923,5	10	79
Швейцария	2288,3	2514,0	10	89
США	1437,8	1809,7	26	50
Респ. Корея	1157,0	1650,0	43	40
КНР	820,0	1160,0	41	17
Великобритания	796,3	875,7	10	101
Испания	619,9	713,5	15	57
Бельгия	596,6	668,0	12	219
Франция	600,4	666,7	11	58
Чехия	399,8	483,5	21	107
Австрия	451,2	477,5	6	114
Нидерланды	283,4	328,3	16	71
Турция	229,6	293,7	28	69
Канада	219,5	284,7	30	25
Финляндия	180,2	220,6	22	82
Швеция	169,0	179,2	5	86
Бразилия	220,7	149,5	-32	16
Дания	109,4	119,1	9	130
Австралия	108,0	110,0	2	82
Румыния	103,1	103,1	0	174
Хорватия	78,9	89,0	13	91
Россия	73,6	73,6	0	46
Португалия	33,6	41,4	23	72
Мексика	20,7	29,2	41	41
Аргентина	16,1	15,2	-6	53
Индия	13,6	13,2	-3	4
И м п о р т	28212,9	31208,8	10,6	58
КНР	6500,0	7100,0	9	55
США	3903,6	4411,1	14	71
Респ. Корея	2069,8	2550,0	23	51
Германия	2063,3	2418,8	17	47
Тайвань	1504,8	1771,1	18	70
Италия	1233,0	1359,8	10	38
Мексика	1127,3	1131,7	0	98
Франция	1147,3	1127,9	-2	70
Турция	798,8	961,3	20	88
Великобритания	734,7	875,7	19	101
Япония	673,1	799,4	19	11
Канада	713,0	747,4	5	46
Бельгия	624,0	684,3	10	213
Индия	680,0	662,0	-3	68
Бразилия	613,8	619,3	1	44
Испания	566,6	571,3	1	52
Швейцария	483,5	541,4	12	62
Чехия	414,7	435,9	5	108
Швеция	341,8	360,9	6	92
Австрия	334,4	353,4	6	119
Россия	301,0	301,0	0	77
Нидерланды	271,0	300,8	11	69
Австралия	194,2	200,0	3	89
Румыния	198,4	198,4	0	128
Дания	184,0	198,0	8	116
Финляндия	142,9	159,2	11	76
Хорватия	134,7	150,0	11	94
Аргентина	148,2	128,7	-13	91
Португалия	95,7	105,3	10	87

Примечание. I – доля в производстве (%), II – доля в потреблении (%).

В целом импортная зависимость рассматриваемых стран составила 58%, хотя в отдельных странах этот показатель превысил 100%. Эти страны импортируют станки и КПО в количествах, превышающих собственную потребность с целью реэкспорта части из них, о чем говорилось выше. Объем такого «спекулятивного» экспорта достигает трети товарооборота МОО. Хотя не всегда реэкспорт является поставкой МОО в приобретенном виде, чаще производится его ремонт и модернизация. Заметим, что значительная часть российских

станков поставляется в страны Западной Европы в виде металлоконструкций, которые комплектуются электрооборудованием и системами ЧПУ фирмой-импортером, которая уже может реэкспортировать их даже под собственной торговой маркой.

Сальдо баланса внешней торговли станками, в млн.долл.

	2005г.	2006г.
Всего	745,4	2404,6
1. Япония	5427,5	6089,2
2. Германия	4306,9	5100,7
3. Швейцария	1804,8	1972,6
4. Италия	1561,2	1898,7
5. Тайвань	1146,3	1152,5
6. Испания	53,3	142,2
7. Австрия	116,8	124,1
8. Финляндия	37,3	61,4
9. Чехия	-14,9	47,6
10. Нидерланды	12,4	27,6
11. Великобритания	61,7	0,0
12. Бельгия	-27,3	-16,3
13. Хорватия	-55,8	-61,0
14. Португалия	-62,1	-63,9
15. Дания	-74,6	-79,0
16. Австралия	-86,2	-90,0
17. Румыния	-95,3	-95,3
18. Аргентина	-132,1	-113,5
19. Швеция	-172,8	-181,7
20. Россия	-227,4	-227,4
21. Франция	-546,9	-461,2
22. Канада	-493,5	-462,7
23. Бразилия	-393,1	-469,8
24. Индия	-666,4	-648,7
25. Турция	-569,2	-667,6
26. Респ. Корея	-912,8	-900,0
27. Мексика	-1106,6	-1102,5
28. США	-2465,8	-2631,4
29. КНР	-5680,0	-5940,0

Положительный торговый баланс по МОО в 2006г. имели лишь 10 стран: Япония (6089,2 млн.долл. против 2938 млн. в 2005г.), Германия (5100,7 млн.долл. против 1922,3 млн.), Швейцария (1972,6 млн. вместо 1149,6 млн.), а также Италия, Тайвань и др. Значительное отрицательное сальдо по рассмотренным выше причинам имеют КНР (-5940 млн.долл.), США (-2,631,4 млн.), Мексика (-1102,5 млн.), Республика Корея (-900 млн.), а также Турция, Индия, Бразилия, Канада, Франция, Россия, Швеция, Аргентина (от 100 до 700 млн.долл. у каждой).

По оценке фирмы Gardner Publications Inc., 29 стран, включенных в обзор, обеспечивают 92% мирового производства МОО. Другие страны, такие как Польша, Венгрия, Болгария, Сингапур, Гонконг и др. производят 8% продукции мирового станкостроения.

Основные станкостроительные выставки во II пол. 2007г.

ЕМО Hannover – «Мир металлообработки», г.Ганновер (Германия), 17-22 сент. Самая значительная станкостроительная выставка в мире, организуемая Союзом немецких станкостроительных предприятий VDW. Предыдущую выставку ЕМО-2005, прошедшую также в Ганновере, посетило 160 тыс. специалистов из 82 стран, которые имели возможность ознакомиться с продукцией и услугами 2 тыс. экспонентов из 41 страны.

Две другие крупнейшие мировые станкостроительные выставки – IMTS (Международная выставка производственной технологии) в США и JIM-

ГОФ в Японии специально перенесены на четные годы во избежание ненужной конкуренции с ЕМО.

«Роспромтех» – «Выставка промышленных технологий», г.Москва, «Крокус Экспо», 24-27 сент.

Международная выставка «Машиностроение» с разделами «Ретекмаш», «Машком», «Подшипники», г.Москва, КВЦ «Сокольники», 27-30 нояб.

EuroMold – Европейская выставка литья, г.Франкфурт-на-Майне (ФРГ), 5-8 дек. БИКИ 28.6.2007г.

В I пол. текущего десятилетия на японском рынке металлообрабатывающего оборудования (МОО) наблюдается устойчивая тенденция к улучшению основных показателей.

Положение на рынке металлообрабатывающего оборудования в 2003-05гг., в млн. иен

	2003г.	2004г.	2005г.
Внутренние продажи	179263	283261	396655
Производство	690205	878082	1104356
Экспорт	564105	683086	815107
Импорт	53163	88245	107406

В 2005г. приток заказов на металлорежущие станки у японских продуцентов равнялся 12,3 млрд.долл., причем доля заказов со стороны японских компаний составила 55, а экспортных – 45%. Отраслевая структура притока заказов в 2005г. характеризовалась следующими данными (%): общее машиностроение – 41 (производство штампов и пресс-форм – 15), автомобилестроение – 35 (производство комплектующих – 15), электротехническое машиностроение – 6, точное – 4, транспортное – 3, металлообрабатывающая промышленность метизов – 3, черная и цветная металлургия – 2, прочие отрасли – 5.

По сообщению Ассоциации японских фирм – продуцентов металлорежущих станков, в марте 2006г. приток заказов на указанную продукцию предприятиям отрасли составил 124,3 млрд. иен, т.е., как и в предыдущие 23 месяца, превысил 100 млрд. иен. Рост спроса на металлорежущие станки у японских компаний наблюдается уже в течение почти четырех лет. Более 90% предприятий отрасли рассчитывают на дальнейший рост притока заказов во II кв. 2006г.

Повышательная динамика спроса на металлорежущие станки в Японии обусловлена, прежде всего, непрерывным расширением закупок этой техники автомобилестроительными компаниями. Кроме того, закупки металлорежущих станков активно осуществляют предприятия электротехнического и точного машиностроения, в частности, изготовители жидкокристаллических дисплеев и полупроводниковых приборов. Согласно оценке Ассоциации японских станкостроительных компаний, в 2006г. приток заказов на металлорежущие станки в Японии составит примерно 120 млрд. иен.

Ведущими японскими станкостроительными компаниями являются Makino Milling Machine, Mori Seiki, Okuma & Howa, ОКК, Toshiba Machine, JTECT, Tsugami и Mitsubishi Heavy Industries. На долю этих компаний приходится примерно 50% выпуска металлорежущих станков в Японии.

Около 50 фирм-членов Ассоциации японских фирм-продуцентов металлорежущих станков предлагают примерно 500 моделей иностранных

металлорежущих станков и вспомогательного оборудования. Крупнейшими иностранными фирмами, присутствующими на рынке МОО Японии, являются AgieCharmilles, DMG, Gleason, Klingelnberg, Marposs, Reishausser, System 3R, Vollmer, Walter, Blazer Swisslube, Delcam, Erowa, Ina Bearing, Mahr и Rittal.

Согласно данным Ассоциации японских фирм-импортеров металлорежущих станков, в 2005г. ввоз в страну МОО (исключая станки для сухого травления) составил 75 млрд. иен (682 млн.долл.). Импорт в Японию металлорежущих станков в 2005г. равнялся (млн.долл.) 546.

Структура импорта металлорежущих станков

	млн.долл.	% к пред.г.
Всего	546	127
Электроэрозионные (включая с проволочным электродом)	93	158
Лазерные	115	97
Шлифовальные	101	128
Зубообрабатывающие	79	308
Токарные	56	118
Обрабатывающие центры	34	157

В 2005г. основными поставщиками металлорежущих станков в Японию являлись Швейцария, ФРГ и США (соответственно по 19 и 14%); доля Таиланда и КНР составила (%) по 11, Тайвань – 8, Респ. Корея – 6, Сингапура – 5, Великобритании – 3 и Италии – 2. В импортном сегменте японского рынка лазерных станков в 2005г. ведущие позиции занимали (в % от общего импорта) США (34), ФРГ (27) и Швейцария (16), шлифовальных – Швейцария (29), ФРГ (21) и США (8), электроэрозионных – Таиланд (50), КНР (29) и Швейцария (18), токарных – КНР (31), Сингапур (15) и США (3), зубообрабатывающих – Швейцария (49), США (18) и ФРГ (18), обрабатывающих центров – ФРГ (34), Тайвань (26) и США (5). БИКИ, 5.8.2006г.

Анализ тенденций развития японской станкостроительной отрасли показывает, что Япония, активизируя собственные научно-исследовательские работы, направленные на разработку перспективного высокоточного и высокопроизводительного станочного оборудования, стремится сохранить свои лидирующие позиции и занять доминирующее положение на мировом рынке высокотехнологичных станков.

Являясь признанным мировым лидером в области станкостроения, Япония в 2006г. в очередной раз подтвердила свой статус крупнейшего производителя станков, выпустив станочной продукции на 13,6 млрд.долл., что на 3% превышает показатели предшествующего периода. Преобладающее большинство (88%) выпускаемой в Японии станочной продукции относится к сегменту металлорежущих станков, а оставшаяся часть (12%) приходится на формообразующее оборудование, которое включает в себя прессовое, штамповочное и др. рода оборудование. Данное соотношение сохраняется на протяжении последнего ряда лет.

Производство станков в 5 ведущих странах-производителях, в млн.долл.

Страны	2006	2005	%
1. Япония	13 588	13258	+3%
2. Германия	10276	9797	+5%
3. Китай	7000	5 100	+37%
4. Италия	5451	4862	+12%
5. Корея	4 144	3510	+ 18%
Всего	58863	53833	+0,5%

По данным министерства экономики и промышленности Японии (METI) в 2006г. в стране было произведено 100,4 тыс. металлорежущих станков на 1211 млрд. иен. (прирост на 9,1% по сравнению с 2005г. Динамика производства за последние 5 лет представлена ниже.

Производство	2002	2003	2004	2005	2006
Машинообрабатывающие центры					
с ЧПУ .....ед.	8412	10318	14484	16568	17723
.....млрд. иен	159,9-34,2%	186,3+16,6%	267,5+43,5%	332,1+24,2%	376,7+13,4%
Токарные станки					
с ЧПУ .....ед.	14018	16074	21485	26464	26536
.....млрд. иен	133,5-30,5%	160,7+20,4%	207,6+29,2%	260,2+25,3%	273+4,9%
Всего станков					
с ЧПУ .....ед.	35121	44060	60715	71468	76967
.....млрд. иен	509,7-25,1%	597,3+17,2%	773,5+29,5%	979,4+26,6%	1071,9+9,4%
Всего .....ед.	55807	65673	79500	92385	100356
.....млрд. иен	585,1-24,6%	690,2+18%	878,1+27,2%	1110,3+26,4%	1211+9,1%

За последние пять лет опережающими темпами росло производство станочного оборудования с числовым программным управлением и особенно машинообрабатывающих центров (МОЦ), доля которых в 2006г. достигла трети производства. Наибольший рекордный рост был зафиксирован в 2004г., когда выпуск МОЦ увеличился по сравнению с пред.г. на половину (43,5%). В 2006г. производство машинообрабатывающих центров выросло на 13,4%, было выпущено 17 723 станка общей стоимостью 376,7 млрд. иен (3,3 млрд.долл. США по текущему курсу).

Японские специалисты прогнозируют сохранение тенденции роста объемов производства японской станкостроительной промышленности и в предстоящий период. Об этом свидетельствует рекордный за всю историю существования отрасли объем заказов, полученных японскими станкостроительными компаниями в 2006г. — 1 437 млрд. иен (12,3 млрд.долл.).

Достигнутый в 2006г. прирост объема заказов (+5,4%) был получен за счет увеличения спроса со стороны иностранных заказчиков (+14,2%) на фоне некоторого снижения (-1,8%) объема заказов от внутренних потребителей, основными среди которых являются компании, производящие продукцию общего машиностроения (45%), автомобили (27%), электроэнергетическое оборудование (7%) и точные приборы (5%).

	2002	2003	2004	2005	2006
Японские заказы .....млрд. иен	350,3	441,6	672,8	746,7	733
.....%	-14,8%	+26,1%	+52,4%	+11%	-1,8%
Общемаш. ....млрд. иен	120,2	160,5	264,5	302,3	330,1
Автомпром .....млрд. иен	141,5	159	225,6	258,9	195,5
Энергомаш .....млрд. иен	22,6	30,5	50,9	44,3	52,3
Точные приборы .....млрд. иен	16,5	24,2	33	32,9	36,8
Заказы инофирм .....млрд. иен	325,5	409,5	563,4	616,5	704
.....%	-13,8%	+25,8%	+37,6%	+9,4%	+14,2%
Объем заказов .....млрд. иен	675,8	851,1	1236,2	1363,2	1437
.....%	-14,3%	+25,9%	+45,2%	+10,3%	+5,4%

Спрос на станочную продукцию со стороны заказчиков из-за за рубежа обусловлен расширением и модернизацией производственных мощностей на иностранных заводах японских автомобилестроительных корпораций, расположенных в странах с развивающейся экономикой (прежде всего в Китае и Индии), модернизацией и заменой технологического оборудования в зарубежных компаниях по производству тракторов и стро-

ительной техники (большинство из которой также выпускается под японскими брендами), а также судостроительных корпорациях. Одновременно заметное влияние на рост заказов оказал общий подъем мировой экономики. По объемам экспорта Япония занимает второе место, незначительно уступая своему основному мировому конкуренту — Германии.

Страны	2006	2005	%
1. Германия	7519	6370	+18%
2. Япония	6888	6100	+13%
3. Италия	3258	2794	+17%
4. Тайвань	2923	2651	+10%
5. Швейцария	2514	2288	+10%

По данным агентства Gardner Publication Inc.

На экспорт отправляется более половины всей произведенной в стране станочной продукции. Основными направлениями экспорта являются страны восточной Азии (Китай, Тайвань, Южная Корея) и североамериканский регион (главным образом США).

Распределение экспорта станков из Японии по странам в 2005г.

	млн. иен.	Доля,%
Североамериканский регион	209 255	25,7%
США	195 493	24%
Европа	153 472	18,8%
Германия — 5% Англия — 0,9% Италия — 1,6% Франция — 1,0%, Страны центральной Европы — 1,8% Прочие — 8,5%		
Восточная Азия	301 884	37%
Китай — 15,2% Южная Корея — 9,2% Тайвань — 10,7% Прочие — 1,9%		
Юго-восточная Азия	130 727	16,1%
Таиланд — 6,4% Индия — 1,8%, Индонезия — 3,1% Сингапур — 1,7%, Прочие — 3,1%		
Прочие		2,4%

По данным Jmtba

В структуре экспорта основную долю (80%) занимают металлорежущие станки с числовым программным управлением. Японские специалисты отмечают сдвиг в сторону экспорта дорогостоящей наукоемкой продукции, который выражается в тенденции снижения общего числа экспортируемых станков при увеличении их суммарной стоимости. В 2006г. было экспортировано 100,1 тыс. станков общей стоимостью 925,5 млрд. иен против 145,3 тыс.ед. общей стоимостью 484,7 млрд. иен в 2002г. Напротив экспорт станков с ЧПУ демонстрирует положительную динамику роста как в количественном, так и в стоимостном выражении.

Объемы экспорта станочной продукции из Японии

	2002	2003	2004	2005	2006
Количество, ед.	145 289	132 096	123 692	112 069	100 140
млрд. иен	484,7	564,1	683,1	815,1	925,6
%	-13,2%	+16,4%	+21,1%	+19,3%	+13,5%
Станков с ЧПУ, ед.	32240	30657	36610	42406	44732
Экспорт с ЧПУ, млрд. иен.	367,5	438,7	502,8	639,9	732,1
%	-15,3%	+19,3%	+14,6%	+27,3%	+14,4%

По данным Jmtba

В номенклатуре экспорта основную долю занимают машинообрабатывающие центры, станки, основанные на специальных методах обработки (Special processing machine) и токарные станки.

	2003		2004		2005		Доля%
	ед.	млрд. иен	ед.	млрд. иен	ед.	млрд. иен	
Станки, основанные на специальных методах обработки (ЧПУ)							
4762(3542)	127,3(53)	5997(4654)	2002,5(72)	6431(5036)	193,1(77,1)	23,7(12,1)	
Машинообрабатывающие центры (ЧПУ)							
7289(7289)	141,8(141,8)	7920(7920)	158,3(158,3)	9219(9219)	205,1(205,1)	25,2(32,1)	

Специализированные станки (ЧПУ)	164(138) .....19,1(18,9) .....87(73) .....7,5(7) .....95(81) .....11(10,5) .....1,3(1,6)
Токарные станки (ЧПУ)	24622(11583) .128,5(122,2) 19798(13745) 150,7(146,1) 21749(16480) 202,3(196,7) .24,8(30,7)
Блоки 1637	.....0,2 .....1790 .....260 .....1847 .....246 .....0
Сверлильные станки (ЧПУ)	9030 (3006) .....22,5 (19,4) 10580 (4902) ...32,9 (30,3) 11659(5727) ...37,5 (34,4) .....4,6 (5,4)
Фрезерно-расточные станки (ЧПУ)	405 (164) .....4,6(4,2) ...328 (177) .....4,9 (4,6) .....310 (194) .....7,8 (7,6) .....1 (1,2)
Расточные станки (ЧПУ)	679(141) .....4,9(3,7) .....469(173) .....4,7 (4,1) .....486 (210) .....6(5,2) .....0,7 (0,8)
Фрезерные станки (ЧПУ)	3818(722) .....16,4 (14,1) .3225 (597) .....13,5 (П,4) ...2699 (607) ...14,7 (12,5) .....1,8 (1,9)
Резьбонарезные станки (ЧПУ)	4297 (911) .....7,2 (6) 5327 (1007) .....7,4 (6,1) .5243 (1035) .....7,9 (6,4) .....1(1)
Шлифовальные станки (ЧПУ)	10793 (2239) .....65,6(43,3) 21238 (2439) ...70,5 (47,4) 19111 (2925) ...88,8 (62,3) .....10,9 (9,7)
Прочие (ЧПУ)	64600 (922) .....25,9 (12,2) 46933 (923) .....30,1 (15,6) .33220 (892) ...40,8 (22,0) .....5 (3,5)
Итого (ЧПУ)	132096(30657) 564,1(438,7) 123692(36610) 683,1(502,8) 112069(42406) 815,1(639,9) 100(100)

По данным министерства финансов Японии

По объемам импорта станков из-за рубежа, которые в 2006г. увеличились на 19% в долларовом исчислении и составили 799,4 млн.долл., Япония занимает 11 место в мире. Доля импортного оборудования невелика и находится в пределах 10% от общего объема проданных в стране в 2006г. станков. Более половины всей станочной продукции (52% в 2006г.) поставляет в Японию США, на втором и третьем месте находятся Германия и Швейцария (соответственно 13% и 8,9%).

Импорт металлорежущих станков в Японию

	2002	2003	2004	2005	2006
Количество, ед.	248 520	269 806	275 380	212633	200 734
млрд. иен	50,9	53,2	88,2	107,5	135,6
%	-26,9%	+4,4%	+66%	+21,8%	+26,2%
Станки с ЧПУ, ед.	2212	3361	3910	5536	5751
Импорт с ЧПУ, млрд. иен.	22,8	26,5	34,2	48,4	61,8
%	-25,6%	+16,4%	+29,2%	+41,3%	+27,7%

По данным Jmtba

Импорт металлорежущих станков в Японию по странам, в 2005г.

	млн. иен.	доля %
США	53 136	49,57%
Европа	28313	26,4%
Германия	11 419	10,6%
Швейцария	11447	10,7%
Др. европ. страны	5447	5,1%
Азиатский регион		
Китай – 5,9%		
Южная Корея – 4,3%		
Тайвань – 4,3%		
Таиланд – 6,2%		
Прочие		3,4%

По данным Jmtba

В японском импорте станочной продукции (если судить по количеству станков) преобладает доля шлифовальных станков с ручным управлением, ввозимых в Японию из стран азиатского региона. Суммарная стоимость данной продукции невелика и находится на уровне 10% от общего объема импортируемых станков, в котором основное место занимают металлорежущие станки, основанные на специальных методах обработки (электроэрозионные, лазерной резки и т.д.). В 2005г. в Японию было ввезено данной продукции на 71,4 млрд. иен, что в стоимостном выражении составило 66,5% от общего объема импорта.

По данным национальной ассоциации производителей станков (Jmtba) станкостроительная промышленность Японии представлена 90 компа-

ниями, в которых в общей сложности работает 22 тыс.чел.

Большинство станкостроительных компаний представляют собой средние фирмы со штатом от 101 до 300 чел. (31,1%). На втором месте находятся небольшие фирмы с количеством работающих менее 50 чел., доля которых составляет 24,4%. В станкостроительной промышленности насчитывается 10 крупных компаний и корпораций с штатом 500 чел. (11,2%), которые производят основную долю продукции, занимаются производством НИОКР и определяют лицо отрасли.

В качестве одного из важных и перспективных направлений дальнейшего развития станкостроения японские специалисты рассматривают адаптацию специализированного ЧПУ в целях его интеграции и совмещения со стандартным программным обеспечением для персональных компьютеров, открывающим широкие возможности по обмену данными в рамках локальных сетей или интернета.

В Японии действуют ограничения на экспорт высокоточных и высокопроизводительных машинообработывающих центров, позволяющих производить обработку детали при управляемом с помощью ЧПУ перемещении шпиндельных головок и рабочего стола по пяти и выше координатам. Разработка новых перспективных моделей 5-координатных машинообработывающих центров, доля которых в общем объеме производства станков растет из года в год, является главным и основным направлением НИОКР, которые проводят все ведущие японские станкостроительные компании.

Бурное развитие в Японии критических передовых технологий, основанных на использовании перспективных полупроводниковых электронных приборов, средств связи, биотехнологий, оптических и оптоэлектронных устройств различного назначения, дальнейший прогресс в области которых связан с применением прецизионных деталей, предопределило еще одно направление НИОКР по разработке машинообработывающих центров, позволяющих обрабатывать детали с нанометровой точностью.

Наиболее значимым достижением японского станкостроения в данной области явилось создание 5-координатного машинообработывающего центра Robonano, разработка которого ведется фирмой Fanuc с середины 80гг. Первый опытный образец уникального, не имеющего аналогов в мире оборудования был изготовлен в середине 2002г. При покупке машинообработывающего центра и вывозе его за границу для каждого из станков необходимо получить разрешение в министерстве промышленности и торговли Японии (Meti) с подробным описанием конечного потребителя и изготавливаемых деталей.

В 2006г. была разработана новая модель машинообработывающего центра Robonano стоимостью 700 тыс.долл. Удешевление было достигнуто за счет замены аэростатических прецизионных винтовых передач, применявшихся ранее в приводах рабочего стола и шпиндельных обрабатывающих головок, линейными электроприводами на аэростатической подушке.

Машинообработывающий центр позволяет производить токарную обработку, операции фрезерования и строгания сложнопрофильных асим-

метричных деталей в рабочей области с габаритами 140мм.х210мм.х70мм. Достигнутые показатели по шероховатости обработанной поверхности Ra находятся в пределах 1-2 нанометров, что позволяет изготавливать на станке детали с классом точности, превышающим HI 4, являющимся самым максимальным из ныне существующих стандартов.

СУДОСТРОЕНИЕ, МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Второй по величине сталепроизводитель Японии JFE Holdings и японская промышленная корпорация IHI ведут переговоры о создании крупнейшей в стране судостроительной компании, которая могла бы составить конкуренцию южнокорейским и китайским верфям. Стороны обсуждают возможность слияния судостроительных мощностей уже до конца тек.г. По оценкам, продажи новой компании могут составлять до 345 млрд. йен (3,1 млрд.долл.) в год, что поставит ее на 6 позиции в списке мировых судостроителей.

Речь идет о том, чтобы IHI Marine United вошла в состав Universal Shipbuilding Corp., совместного предприятия JFE и компании Hitachi Zosen Corp., которая является вторым в Японии производителем дизельных двигателей для кораблей. При этом JFE намерена довести свою долю в Universal до 80% (с нынешних 50%), оставив остальное Hitachi Zosen.

Япония уступила титул страны — крупнейшего в мире судостроителя Южной Кореи в 2003г. Два года назад Страну Восходящего Солнца обошел и Китай. www.metainfo.ru, 20.8.2008г.

— Японская компания Komatsu Manufacturing Rus начала строительство первого российского завода по производству погрузчиков Komatsu в Ярославле, говорится в сообщении компании. Российское предприятие станет самым крупным сборочным заводом Komatsu из 28 существующих в мире. На участке площадью 500 тыс.кв.м. (50 га) разместится производственное здание (42 тыс. м²), демонстрационная площадка для тестирования машин, научный центр, призванный максимально адаптировать технику для российского рынка. Выпуск вилочных погрузчиков, коммунальной и строительной техники Komatsu Manufacturing Rus начнет с июня 2010г.

Ожидаемые годовые объемы производства составят 7 тыс. вилочных погрузчиков: автопогрузчиков серии AX50/BX50 и электроприводных серии AE50/AM50, 3 тыс.ед. 20- и 40-тонных экскаваторов.

Одной из решающих причин строительства завода Komatsu в России стали объемы продаж техники под этим брендом: по итогам 2007г. экспорт вилочных погрузчиков Komatsu в Россию и страны СНГ превысил 5-тысячный рубеж и составил 5 тыс. 333 ед. (данные JIVA). Такие результаты были достигнуты в результате деятельности эксклюзивного дистрибутора Komatsu Utility в России и странах СНГ компании «Универсал-Спецтехника», делегация которой во главе с президентом холдинга «Универсал» Бунецкул А.В. присутствовала на церемонии в качестве почетных VIP-гостей. Для ООО «Универсал-Спецтехника» — а значит, и для российского потребителя, такой масштабный проект означает новый качественный этап в работе, а именно сокращение сроков поставки оборудования даже редкой или нестандартной модификации до 3-4 недель.

«При подборе места для строительства нашего завода мы рассмотрели множество вариантов, но в конечном итоге остановили выбор на Ярославле. И на это решение повлияли наши надежды на то, что в этом городе мы можем рассчитывать и на уже устоявшееся глубокое понимание механизмов производства, и на наличие необходимых квалифицированных кадров», — заявил президент головной японской компании Komatsu Limited Нодзи Кунио. Он также выразил уверенность, что строительство завода в России будет взаимовыгодным для обеих сторон и внесет вклад не только в развитие ярославского региона, но и всей российской экономики и инфраструктуры. Росбалт, 11.8.2008г.

— По сообщению Financial Times, крупнейшие в мире производители станков — фирмы Trumpf (ФРГ) и Yamazaki Mazak (Япония) выступили с оптимистическими прогнозами относительно спроса на их продукцию. Обе компании, продажи которых в 2007г. составили по 3 млрд.долл., полагают, что их поступления и прибыли в текущем году будут по-прежнему высокими в результате активного спроса со стороны быстро развивающихся стран и таких отраслей, как электроэнергетика. В 2007г. оборот мирового станкостроения выразился в 60 млрд.долл.

Согласно заявлению президента Trumpf, продажи компании в текущем отчетном году, который закончится в июле, возрастут на 10%, а в 2008/09г. — в несколько меньшей степени. Такой прогноз основан на том, что многие покупатели продукции Trumpf ожидают рекордного уровня спроса на выпускаемые ими изделия. Если же говорить о географии сбыта, то свои главные надежды фирма возлагает на КНР и страны Восточной Европы.

Глава компании Yamazaki Mazak предсказывает, что мировой спрос на станки в ближайшие 12-18 месяцев останется на том же уровне, что и в 2007г. Частично это будет обусловлено значительным притоком заказов из КНР, Бразилии, Индии и России, за счет которых может быть частично компенсировано ожидаемое падение спроса на других рынках, в частности на американском и японском. По мнению компании, мировые энергетика, АРКП, автомобилестроение и производство медицинского оборудования будут по-прежнему развиваться довольно активно, а это означает, что бизнес Yamazaki окажется не сильно затронутым надвигающимся спадом.

Неплохие прогнозы обнародовали и две другие ведущие станкостроительные фирмы — итальянская Pietro Carnaghi и германская Dorries Scharmann Technologie; они специализируются на производстве станков для АРКП и энергетического машиностроения. По заявлению директора-распорядителя Pietro Carnaghi, мировой спрос на продукцию этой компании очень высок, что уже обеспечило загрузку ее мощностей до середины 2009г.

Оптимизм указанных производителей может несколько скрасить высказываемые многими аналитиками опасения, что из-за распространения кредитного кризиса значительная часть функционирующих в мире предприятий обрабатывающей промышленности столкнется с серьезными проблемами. Недавно несколько крупных фирм во главе с германским промышленным конгломератом Siemens заявили, что они уже начинают ощу-

щать на себе отрицательное воздействие указанного кризиса. БИКИ, 21.6.2008г.

— В 43 ежегодном обзоре мирового производства и внешней торговли металлообрабатывающим оборудованием (МОО), подготовленном американской компанией Gardner Publications, представлены статистические данные станкостроительных ассоциаций 29 стран мира, обеспечивающих 86% мирового производства металлорежущих станков (МС; коды ТН ВЭД 8456-8461) и кузнечно-прессового оборудования (КПО; коды ТН ВЭД 8462-8463). Компания Gardner Publications использовала при составлении таблиц уточненные цифры за 2006г. и предварительные данные за 2007г., полученные от правительственных организаций и отраслевых ассоциаций 29 стран.

В 2007г. в мире продолжился рост выпуска продукции станкостроения. Вслед за увеличением производства МОО в пред.г. на 9,3% произошел подъем еще на 18% — с 60,2 млрд.долл. в 2006г. до 71 млрд. в 2007г. Установился достаточно стабильный рост мирового производства станков и КПО в последние 5 лет после самого глубокого спада до 32,2 млрд.долл. в 2002г. За 2002-07гг. выпуск МОО в мире возрос в 2,2 раза. Правда, следует учесть продолжающееся падение курса доллара, в котором даются данные обзора, по отношению к евро и другим валютам, включая руб., за этот период на 30-40%. Увеличение мирового производства МОО в 2007г. стало результатом роста объемов производства станков и КПО в подавляющем большинстве станкостроительных стран Азии, Америки и Европы. Распределение мирового производства МОО по трем основным регионам мира показано в следующей таблице:

В 2007г. страны Азии, прежде всего АТР, обеспечили почти половину мирового выпуска МОО. Однако страны Европы в 2007г. неожиданно опередили страны Азии по темпам прироста с показателем 22,5% против 17% соответственно. В странах Америки, обеспечивающих теперь лишь 7,5% мирового выпуска станков и КПО, прирост оказался самым низким, составив всего 1%.

Ниже приводятся данные компании Gardner Publications о производстве МОО в 29 основных станкостроительных странах за последние два года с ранжированием по размерам продукции отрасли.

На первом месте свыше 20 лет находится Япония с объемом производства 14,4 млрд.долл. в 2007г., за которой вплотную следует Германия (12,7 млрд.долл.), опережавшая ее за этот период лишь однажды — в 2002г. Другая крупнейшая страна Азии — КНР окончательно утвердилась на 3 месте с производством 10,1 млрд.долл., оттеснив такие традиционные мощные станкостроительные державы, как Италия, США, Швейцария и Испания, а также Францию, Австрию и Великобританию, которые оказались во втором десятке производителей МОО. Из числа развивающихся стран в первую десятку вошли Республика Корея (4,6 млрд.долл.), Тайвань (4,4 млрд.) и Бразилия (1,15 млрд.). Россия с производством станков и КПО 202,2 млн.долл. находится лишь на 22 месте в мире.

Видимое потребление, рассчитываемое как сумма собственного производства и импорта станков и КПО за вычетом экспорта, возросло в 29 странах в 2007г. на 16,7%, достигнув 70 млрд.долл.

Китай уверенно занимает первое место в мире по потреблению МОО. Потребление МОО в КНР увеличилось за год на 17%, хотя темпы его роста несколько замедлились по сравнению с такими странами, как Германия, Италия, Тайвань, Индия и некоторые другие.

США были на протяжении всех 90гг. безусловным лидером в потреблении МОО. Однако спад потребления станков и КПО в 2000гг. отбросил США на 4 место в мире среди основных стран — потребителей станков и КПО. В 2007г. США инвестировали в МОО всего 40% от уровня КНР.

Станки и КПО являются главными элементами производственного аппарата промышленно развитых стран. Они используются в отраслях производства предметов длительного пользования от самолетов до бытовой техники и автомобилей, являясь «локомотивом» промышленности. Затраты страны на МОО определяют темпы ее промышленного роста, что и наглядно демонстрируют Китай и США.

Из 29 стран, охваченных в обзоре, только три снизили видимое потребление МОО: США и Япония — на 3%, Канада — на 9%; в некоторых странах оно не изменилось.

Разница между производством и потреблением МОО 29 станкостроительных государств 4020 млн.долл. приходится на страны, не имеющие собственного станкостроения и вынужденные импортировать станки и КПО.

Среднедушевое потребление МОО, отражающее удельный уровень индустриального развития и инвестиционной активности в машиностроении страны, варьируется в широком диапазоне: от самого высокого показателя 172,18 долл. в Швейцарии до самого низкого 1,71 долл. в Индии. Отметим, что большинство стран Европы и отдельные страны Азии, такие как Япония,

Тайвань, Республика Корея, превосходят крупнейшую капиталистическую страну мира — США по среднедушевому потреблению МОО (21,06 долл.). В среднем в 29 странах оно составляет 20 долл., Россия с показателем 4,18 долл. оказалась на 27 месте в мире, пропустив вперед такие развивающиеся страны, как Турция (16,86 долл.), Бразилия (9,90) и даже КНР (11,85) с населением 1,3 млрд. чел. Правда, по нашим расчетам, потребление МОО в России существенно больше данных компании Gardner Publications, составляя 1192 млн.долл. при душевом потреблении 8,28 долл./чел., что является наивысшим за последние 10-15 лет.

Практический интерес для станкостроителей представляет технологическая структура потребления МОО в крупнейшей промышленно развитой стране мира — США, о которой можно судить по данным распределения инвестиций в станки и КПО. В соответствии с вновь опубликованным прогнозом той же компании Gardner Publications расходы на закупку станков и КПО, а также вспомогательного технологического оборудования в 2008г., оцениваемые в 17848 млн.долл.

Обращает на себя внимание большой удельный вес подержанного и отремонтированного или восстановленного оборудования в общих поставках станков и КПО, составляющий в целом 29,5%. В России также наблюдается аналогичное положение со структурой инвестиций в МОО, когда многие станкостроительные заводы вынуждены были

перепрофилироваться на ремонт и ретрофитинг подержанных станков и КПО в соответствии с рыночным спросом.

Что касается распределения инвестиций по размерам предприятий указанных отраслей, наибольший удельный вес занимают средние и мелкие предприятия с числом занятых 100-499 и 1-49 (соответственно 39% и 25%):

Мировой экспорт МОО в 2007г. увеличился на 18% — с 33 до 38,9 млрд.долл. Состав крупнейших стран-экспортеров остался неизменным, хотя объемы вывоза МОО каждой из них претерпели изменения: увеличили экспорт Германия (на 22%), Япония (на 17%), Италия (на 27%), Швейцария (на 10%) и большинство других государств, из которых следует особо отметить Китай (на 34%), вследствие стремительного развития станкостроения. Сократился экспорт МОО пяти стран, а именно США, Канады, Бразилии, Румынии и Аргентины. Также уменьшился экспорт станков из Великобритании (на 4%) при расчете в фунтах стерлингов.

Импорт МОО 29 странами возрос в целом на 14%, достигнув 35,9 млрд.долл. Небольшое снижение произошло в крупнейших странах — КНР (-5%), США (-5%), Японии (-3%), а также в Канаде (-1%). Статистика мирового импорта с ранжированием 29 стран по его размерам и расчетом импортной зависимости каждой из них за два года приводится ниже:

Весьма интересны представленные данные расчетов доли экспорта в производстве (экспортной квоты) и доли импорта в потреблении (импортной зависимости). Всего 5 стран вывозят за рубеж станков и КПО больше собственного производства — Бельгия (268%), Нидерланды (125%), Австрия (106%), Дания (116%) и Румыния (153%). Для реэкспорта эти страны импортируют станки и КПО в объемах, превышающих их собственное потребление МОО. При этом ввозимые сверх собственного производства станки и КПО, как правило, дорабатываются до уровня норм действующих стандартов стран реимпорта и требований заказчиков с их комплектацией системами, узлами и приспособлениями собственного производства либо известными специализированных фирм.

Положительный торговый баланс по МОО имеют лишь 11 стран, при этом крупное сальдо обеспечили Япония (6,8 млрд.долл.), Германия (5,5 млрд.долл.), Италия (2,2 млрд.долл.), Швейцария (2 млрд.долл.), а также Тайвань, неожиданно сокративший его с 954 млн. до 593 млн.долл. при одновременном резком росте у Республики Корея с 92 млн. до 400 млн.долл. Значительное отрицательное сальдо вследствие крупных инвестиций в основные фонды предприятий машиностроения и металлообработки имеют Китай (-5,3 млрд.долл.), США (-2,6 млрд.), Мексика (-1,5 млрд.) и Индия (-1,3 млрд.). Большое отрицательное сальдо, составившее, по нашим расчетам, — 1 млрд.долл., сложилось в 2007г. и в России.

Указанные 29 стран, включенные в обзор компании Gardner Publications, обеспечивают 96% мирового производства МОО. Это означает, что другие страны, такие как Польша, Венгрия, Болгария, Сингапур, Гонконг, Таиланд, ЮАР, Египет и некоторые другие, обеспечивают всего 4% производства мирового станкостроения. С учетом этих

стран полный выпуск продукции мирового станкостроения можно оценить суммой 75 млрд.долл.

Сайты станкостроительных ассоциаций перечислены ниже в алфавитном порядке стран; здесь же приводятся сведения о станкостроительных выставках.

Австрия www.fmimat — Intertool, Вена, 7-10 окт. 2008г. Производственные технологии, станки и средства автоматизации.

Аргентина www.amtiLcom.au — Emaqh, июнь 2008г., Буэнос-Айрес. Металлорежущие станки, инструмент, технологическая оснастка.

Бельгия www.agoria.be — Участвует в общеевропейских выставках ЕМО ассоциации Cesimo.

Бразилия www.abimaq.org.br — Feimafe, Сан-Паулу, 18-23 мая 2009г. Раз в 2г. МОО и производственные технологии.

Великобритания www.mta.org.uk — Mach, Бирмингем, 2010г. Раз в 2г.

Металлорежущие станки, КПО, вспомогательное оборудование и услуги.

Германия www.vdw.de — AMB, Штутгарт, 9-13 сент. 2008г. ЕМО, Ганновер, следующая в 2011г. Раз в 2г. Станки, КПО, высокоточный режущий и измерительный инструмент, роботы, системы CAD/CAM.

Дания www.fagmesser.dk — Металлообработка.

Индия www.imtma.in — Imtex, Бангалор, 22-28 янв. 2009г. Проводится раз в 2г. Станки, КПО, режущий и метрологический инструмент, приборы, системы CAD/CAM

Испания www.afm.es — Biehm, 2010г. Проводится раз в 2г. Национальная станкостроительная выставка.

Италия www.ucimu.it/eng — Bi-Mu, Милан, 3-7 окт. 2008г. ЕМО, Милан, 2009г. Раз в 2г. Станки, КПО, роботы.

Канада www.cmta.com — Средства заводской автоматизации.

Китай www.cmtba.org.cn — 11th CIMT, Пекин, 6-11 апр. 2009г. Раз в 2г. Станки и КПО, современные технологии, системы CAD/CAM.

Респ. Корея www.simtos.org — Simtos, Сеул, 2010г. Проводится Раз в 2г. Станки, КПО, режущий и измерительный инструмент.

Мексика www.amdmorg.mx — Тесма, Мехико, 10-13 марта 2009г. Раз в 2г. Станки, КПО, технологии механообработки, сопутствующие системы.

Нидерланды www.fme.nl — Участвует в общеевропейских выставках ЕМО ассоциации Cesimo.

Португалия www.aimmap.pt — Emaf, Порту, 12-15 нояб. 2008г. Раз в 2г. МОО, экология, логистика и транспорт, средства автоматизации, металлургия.

Россия www.stankoinstrument.ru — 1 «Металлообработка», Москва, 26-31 мая 2008г.; «Интертул», Москва, 30 сент.-3 нояб. 2008г. Оборудование для металлообработки.

Румыния www.simtex.ro — Участвует в общеевропейских выставках ЕМО ассоциации Cesimo.

США www.amtonline.org — Imts, Чикаго, 8-13 сент. 2008г. Раз в 2г. Прогрессивное МОО, средства автоматизации, новые материалы.

Тайвань www.tami.org — MT Duo, Тайбэй, 1-5 мая 2008г. Инженерное проектирование; станки с ЧПУ и прецизионные инструменты, аутсорсинг материалы, промышленная и робототехника.

Турция www.mib.org.tr — Time, Стамбул, окт. 2009г. Раз в 2г. Станки и КПО.

Финляндия www.teknologiateo-llisuus.fi – FinnTec, Хельсинки, 15-18 апр. 2008г. Станки, КПО и прогрессивные технологии.

Франция www.symor.com – Industrie, Париж, 2010г. Раз в 2г. МОО и инструменты.

Хорватия www.zv.hgk.hr – Станки, КПО, инструмент и принадлежности.

Чехия www.sstsz – ИМТ, Брно, 15-19 сент. 2008г. Международная станкостроительная выставка станков и КПО.

Швейцария www.swissmem.ch – Участвует в общеевропейских выставках ЕМО ассоциации Cescimo.

Швеция www.fvm.se – Scandinavian Technical Fair, Стокгольм, 21-24 окт. 2008г. Промышленное оборудование и технологии.

Япония www.jmtba.or.jp, www.jfma.org.jp, www.jmtia.gr.jp – JIMToF, 31 окт. 2008г. Крупнейшая станкостроительная выставка в Азии

Cescimo. Объединяет 15 стран Европы www.cescimo.be – ЕМО, Ганновер (2011г.) и Милан (2009г.). Общеевропейская всемирная станкостроительная выставка. БИКИ, 31.5.2008г.

– В Японии насчитывается 1 тыс. предприятий по строительству и ремонту судов. Для сооружения судов тоннажем 500 т. и более используется 183 причала и дока, которыми управляют 117 судостроительных фирм. Из них 18 крупнейших (с двумя материнскими компаниями) объединены в Японскую ассоциацию судостроителей (Shipbuilders' Association of Japan – SAJ). Доля членов SAJ в общем производстве судов в стране (по тоннажу) составляет 90%.

В отличие от Республики Корея и КНР доля Японии в мировом судостроении в последние годы не увеличивается, а сохраняется на уровне, немного превышающем 30%. В 2006г. японские фирмы построили суда общим тоннажем 18,2 млн.т., что превысило предыдущий рекордный показатель, достигнутый в 1975г. (17 млн.т.). Уже сейчас некоторые из судостроителей ведут переговоры о заключении новых контрактов, поставки по которым будут осуществляться в 2013-14гг. Имеющиеся в отрасли на сент. 2007г. портфели заказов и опционы (65 млн. брт) обеспечат загрузку ее мощностей более чем на три года.

Большинство японских судостроительных компаний стараются выполнять полученные заказы в срок не столько путем сооружения новых доков, сколько посредством повышения производительности труда и эффективного использования имеющихся мощностей и ресурсов. В прошлом нарушения баланса между предложением и спросом не раз оборачивались для них тяжелыми потерями.

Фирмы отрасли могут строить различные типы судов. Тем не менее половина их совокупного портфеля заказов (по тоннажу) приходится на навалочные суда, что отражает высокий текущий спрос на перевозки навалочных морских грузов. 40% строящихся сейчас в Японии судов предназначаются для отечественных владельцев.

В 2006 фин.г. (окончившемся в марте 2007г.) совокупные поступления членов SAJ от строительства и ремонта судов составили 1,66 трлн. иен (15,6 млрд.долл.). По оценкам, в ближайшие годы этот показатель должен увеличиться до 2 трлн. иен.

Несмотря на рост поступлений, норма прибыли в отрасли не достигла уровня, удовлетворяющего продуцентов. Даже в 2006г. некоторые верфи продолжали нести убытки из-за сохранявшихся у них контрактов на поставку судов по низким ценам (эти контракты были заключены в период низкого спроса). Однако в скором времени ситуация должна улучшиться, т.к. цены по заключаемым контрактам выросли.

Японские судостроительные компании опасаются подорожания стального листа и судового оборудования, т.к. оно может затормозить ожидаемый рост их прибылей. Беспокоят верфи и колебания валютных курсов, в связи с чем они увеличивают число контрактов, заключаемых в иенах: доля таких контрактов составляет 70-80%.

В результате существенного сокращения мощностей в 1980г. и 1988г. число занятых в судостроении Японии уменьшилось со 161 тыс. в 1975г. до 36 тыс. в 1989г. Затем оно в течение 20 лет сохранялось на уровне 38 тыс., а в 2007г. под влиянием резкого возросшего портфеля заказов увеличилось до 50 тыс.

Чтобы расширить номенклатуры судов и успешнее бороться за покупателя, японские верфи объединяют свои ресурсы и мощности. В качестве примера можно привести группу Imabari, которая постепенно увеличивалась в размерах и теперь включает верфи Koyo, Iwagi, Shimanami, Nishi, Shin-Kasado и ряд других. Ведутся также переговоры о слиянии Universal Shipbuilding и IHI Marine United; если данная сделка состоится, то появится новая, крупнейшая в Японии судостроительная фирма.

Стратегия на повышение конкурентоспособности может заключаться и в концентрации усилий на строительстве какого-то одного типа судов. Для компании Oshima Shipbuilding ими стали средне-габаритные навалочные суда, Sumitomo H.I. – танкеры дедвейтом 50-99,9 тыс.т., Toyohashi Shipbuilding – суда для перевозки легковых автомобилей.

Большинство производственных мощностей японских судостроительных фирм находится в Японии, при этом некоторые компоненты они получают от иностранных продуцентов. Среди компаний отрасли, осуществляющих крупные инвестиции в производство судов за границей, можно назвать Kawasaki Shipbuilding и Tsuneishi Shipbuilding. Первая имеет в КНР (в г.Наньтун) совместное предприятие с COSCO и недавно построила в названной стране еще одну верфь (в г.Далянь), а у Tsuneishi есть дочерние предприятия на Филиппинах и в КНР. БИКИ, 20.5.2008г.

– Базовые машиностроительные заказы в частном секторе Японии – ключевой индикатор корпоративных капиталовложений – снизились в фев. 2008г. на 12,7% по сравнению с предыдущим месяцем, свидетельствуют правительственные данные. Аналитики ожидали, что машиностроительные заказы в фев. снизятся на 14% после увеличения на 19,6% в янв.

В годовом исчислении этот показатель, исключая данные о судостроении и машиностроении в электроэнергетике, вырос на 2,4%, тогда как аналитики в среднем прогнозировали увеличение на 0,8%.

Экономисты ожидали слабых показателей в фев. после резкого январьского роста в месячном

исчислении, который стал самым значительным за последние семь лет благодаря увеличению заказов на ж/д вагоны. Февральские данные вряд ли изменят мнение участников рынка о том, что Банк Японии пока не будет менять процентную ставку, сохраняя ее на текущем уровне в 0,5% годовых. Рейтер, 10.4.2008г.

– Газовоз «Гранд Мерей», построенный для российско-японского консорциума MOL-K Line-Prisco, вернулся на верфь Mitsui Engineering and Shipbuilding (MES) после успешно завершившихся ходовых испытаний.

Экипаж, которому предстоит принимать судно, корабельные верфи MES и наблюдатели консорциума 26 марта вышли в море на завершающие ходовые испытания. В ходе испытаний, в условиях реального морского перехода, была проверена надежность и жизнедеятельность энергетических установок, точность навигационного оборудования и качество работы различных систем судового оборудования, а также управляемость и мореходность судна, сообщили в пресс-службе ОАО «Приморского морского пароходства» (ПМП). Газовоз показал отличные ходовые характеристики: высокую маневренность и спецификационную скорость.

Судно имеет ледовый класс и специально спроектировано для работы в условиях замерзающих морей. Газовоз длиной 289,5 м. и шириной 49 м. рассчитан на перевозку 147 000 куб.м. сжиженного природного газа за один рейс. При полной загрузке судно способно развивать скорость до 19,5 узлов. 8 апр. на верфи Mitsui Engineering and Shipbuilding состоится торжественная церемония наименования газовоза, а официальная сдача судна консорциуму намечена на конец месяца. Напомним, что по условиям тендера, выигранного консорциумом MOL-K Line-Prisco в нояб. 2004г., «Гранд Мерей» будет работать в долгосрочном тайм-чартере у компании «Сахалин Энерджи», оператора проекта Сахалин-2. www.oilcapital.ru, 4.4.2008г.

– В Японии успешно завершились испытания судна, которое будет перевозить сжиженный природный газ в рамках международного проекта «Сахалин-2», сообщил представитель пресс-службы Приморского морского пароходства (ПМП).

Судно для перевозки сжиженного природного газа «Гранд Мерей» было построено на японской верфи Mitsui Engineering and Shipbuilding и успешно прошел испытания.

В конце марта судно, которому предстоит транспортировать сжиженный природный газ (СПГ) с сахалинского терминала в поселке Пригородное, выйдет в море для проведения завершающих ходовых испытаний.

Планируется, что уже в начале мая газовоз, рассчитанный на перевозку 147 тыс.куб.м. сжиженного газа, приступит к работе в долгосрочном тайм-чартере у оператора проекта «Сахалин-2» компании «Сахалин Энерджи», добавил собеседник агентства.

В нояб. 2004г. ПМП в содружестве с японскими компаниями Mitsui O.S.K. Lines, (MOL) и Kawasaki Kisen Kaisha, выиграло тендер на транспортировку сжиженного природного газа.

Контракт на долгосрочный тайм-чартер специализированного судна-газовоза заключен между консорциумом MOL/K Line/Prisco и оператором проекта «Сахалин-2» компанией «Сахалин Энердж

и Инвестмент Компани Лтд.», уточнили в пресс-службе. РИА «Новости», 20.3.2008г.

– Базовые машиностроительные заказы в частном секторе Японии – ключевой индикатор корпоративных капиталовложений – снизились в дек. 2007г. на 3,2% по сравнению с предыдущим месяцем, свидетельствуют правительственные данные.

Аналитики ожидали, что машиностроительные заказы в дек. снизятся на 0,9% после сокращения на 2,8% в нояб. В годовом исчислении этот показатель, исключаяющий данные о судостроении и машиностроении в электроэнергетике, снизился на 3,3%, тогда как аналитики в среднем прогнозировали снижение на 1%. Рейтер, 8.2.2008г.

– В Костромской обл. будут выпускать японские экскаваторы. Крупный японский концерн Hitachi планирует открыть в России совместное предприятие по выпуску гидравлических экскаваторов, сообщили сегодня в токийском офисе этой одной из ведущих не только в Японии, но и в мире машиностроительных компаний.

Реализация проекта начнется уже весной 2008г., финансовый вклад Hitachi составит 70-80%. Производство намечается развернуть на территории одного из заводов в Костромской обл., который будет модернизирован, передает РСН. ИА Regnum, 8.1.2008г.

– Базовые машиностроительные заказы в частном секторе Японии – ключевой индикатор корпоративных капиталовложений – увеличились в окт. 2007г. на 12,7% по сравнению с предыдущим месяцем, свидетельствуют правительственные данные.

Аналитики ожидали, что машиностроительные заказы в окт. вырастут на 7% после снижения на 7,6% в сент.

В годовом исчислении этот показатель, исключаяющий данные о судостроении и машиностроении в электроэнергетике, вырос на 3,3%, тогда как аналитики в среднем прогнозировали снижение на 1,6%. Рейтер, 10.12.2007г.

– Базовые машиностроительные заказы в частном секторе Японии – ключевой индикатор корпоративных капиталовложений – выросли в июле 2007г. на 17% по сравнению с предыдущим месяцем, свидетельствуют правительственные данные. Аналитики ожидали, что машиностроительные заказы в июле вырастут на 5,3% после снижения на 10,4% в июне.

В годовом исчислении этот показатель, исключаяющий данные о судостроении и машиностроении в электроэнергетике, вырос на 8% при среднем прогнозе снижения на уровне 2,2%. Промышленники ожидают, что в июле-сентябре заказы вырастут на 3,7% в квартальном исчислении, показывают результаты опроса, проводившегося по заказу правительства. Рейтер, 11.9.2007г.

– Японская компания Toshiba в понедельник подписала соглашение о продаже казахстанской госкомпании Казатомпром 10% акций американского производителя атомных реакторов Westinghouse. «Toshiba передала Казатомпрому 10% доли участия в холдинговых компаниях, владеющих Westinghouse, за 540 млн.долл.», – говорится в сообщении.

«Казатомпром. посредством данной сделки планирует выйти на новые рынки сбыта своей продукции». Toshiba оставляет за собой 67% акций американской компании, еще 20 принадлежат

американской The Shaw Group, а три процента – японской IHI. Рейтер, 13.8.2007г.

– Красноярский край заинтересован в сотрудничестве с Японией в области машиностроения, заявил заместитель губернатора Анатолий Тихонов во время визита японской делегации в Красноярск 18 июля. Делегацию возглавил посол Японии в России Ясуо Сайто.

«Сегодня японские компании входят в десятку стран по товарообороту с Красноярским краем по сырьевому сектору, и мы заинтересованы в создании сборочных производств на основе высоких технологий», – сообщил Тихонов, отметив, что в первую очередь речь идет о сфере лесопереработки и тяжелом машиностроении. «Япония сегодня по высоким технологиям занимает ведущее место в мире, и если такие технологии пойдут к нам, а возможности для этого есть, это будет большим плюсом для нашей экономики», – добавил он, подчеркнув, что возможности взаимодействия касаются также сферы образования, и науки. Среди основных перспектив было обозначено и строительство нового аэропорта Красноярска.

Как сообщил Ясуо Сайто, японская сторона заинтересована принимать участие в освоении ресурсов Красноярского края. «Я вполне уверен, что в сферах лесопереработки и электроэнергетики есть реальная возможность применить японские высокие технологии», – сообщил он, отметив, что «уже налажены отношения между производителями оборудования различного профиля, например, строительной техники».

Посол подчеркнул, что Красноярск обладает очень высоким потенциалом в качестве логистического хаба, потому как находится в центре России. Делегация пробудет в крае три дня. В течение этого времени пройдет ряд деловых встреч с представителями бизнеса и власти обеих сторон. В программе пребывания также запланировано посещение Красноярской ГЭС, Норильского комбината, парка «Бобровый лог», Красноярского завода цветных металлов и золота. ИА Regnum, 18.7.2007г.

– Японская компания «Кавасаки дзюкоге» вместе с крупнейшим китайским транспортным объединением Cosco, занимающимся морскими перевозками, приступила к строительству нового первоклассного судостроительного завода в г. Дайрэн (Далянь). Согласно плану, предприятие будет введено в эксплуатацию в 2010г. Общий объем инвестиций оценивается в 60 млрд. иен. Предполагается, что на судовой верфи завода в основном будут выпускаться сухогрузные и нефтеналивные суда.

Мировой спрос на суда в последние годы расширяется. В связи с этим в Японии впервые за последние 30 лет принято решение увеличить производственные мощности отечественного судостроения. Однако японские судостроительные компании будут специализироваться главным образом на изготовлении судов с высокой добавленной стоимостью. Так, «Кавасаки дзюкоге» планирует выпускать на своих японских верфях суда для перевозки сжиженного природного газа (СПГ).

Основной целью строительства нового завода в Китае является снижение издержек производства судов. Руководство компании «Кавасаки дзюкоге» надеется, что суда, выпускаемые на судовой верфи в г. Дайрэн, смогут конкурировать с относительно

дешевыми судами, строящимися в Республике Корея.

Согласно данным английского регистра «Ллойд», общий мировой тоннаж построенных в 2006г. судов составил 52,09 млн.т., в т.ч. на Республику Корея приходилось 36,2%, на Японию – 34,7%, Китай – 14,8%, европейские страны – 9,4%, прочие – 4,9%.

Внутренние судостроительные мощности «Кавасаки дзюкоге» равняются 1 млн.т. в год. Производственная мощность совместного с Cosco судостроительного предприятия, основанного в 1999г. в Китае, оценивается в 650 тыс.т. В 2008г. мощность данного предприятия будет увеличена примерно в 2 раза – до 1,5 млн.т. в год. После этого общий объем производственных мощностей китайских судовой верфей, в капитале которых участвует японская компания «Кавасаки дзюкоге» достигнет 2,8 млн.т. в год.

Наращивание судостроительных мощностей обусловлено быстро растущими потребностями Китая в морских перевозках больших объемов минерального сырья, в первую очередь железной руды и нефти.

При строительстве нового судостроительного завода в г. Дайрэн основную часть инвестиционных расходов (70-80%) берет на себя китайское объединение Cosco. Доля «Кавасаки дзюкоге» в совместном предприятии составит 20-30%. Японская компания «отвечает» за разработку проекта, закупку оборудования и производственные технологии. Из Японии будут направлены инженеры-судостроители, которые окажут содействие в обучении персонала строящегося предприятия.

«Кавасаки дзюкоге» планирует инвестировать в течение ближайших 2 лет примерно 10 млрд. иен в модернизацию своего судостроительного предприятия в Японии, расположенного в г. Сакаидэ (преф. Кагава). Предполагается, что именно на этом заводе будут изготавливаться дорогостоящие высокотехнологичные суда для транспортировки СПГ. Производство относительно «простых» судов будет перемещено в Китай, т.к. там стоимость рабочей силы примерно в 4 раза ниже, чем в Японии.

В Японии усиливаются опасения того, что передача передовых судостроительных технологий в Китай может быть опасна для национальной безопасности страны. Поэтому руководство компании «Кавасаки дзюкоге» приняло решение о специализации своих отечественных предприятий на строительстве наиболее сложных с технологической и инженерной точек зрения судов.

Другие японские судостроительные компании также предпринимают усилия для расширения производственных мощностей. Так, «Исикавадзима-маарима дзюкоге» намеревается возобновить в течение ближайшего года производство судов на своем предприятии в преф. Айти. Компания «Мицубиси дзюкоге» планирует в течение ближайших 4 лет инвестировать в расширение судостроительных мощностей более 40 млрд. иен. Нихон кэйдзай. www.economy.gov.ru, 19.6.2007г.

– Японская компания Komatsu, один из ведущих мировых производителей строительной и горной техники, в 2007г. намерена занять 15% доли рынка экскаваторной техники в Казахстане, сообщил гендиректор ООО «Комек Машинери» (официальный дистрибутор и сервис-дилер

Комatsu на территории Урала и Западной Сибири) Дмитрий Махонин на пресс-конференции в пресс-центре в Алма-Ате. Он подчеркнул, что в дальнейшем Komatsu планирует увеличить долю на рынке республики до 30%, что соответствует доли компании в России.

Как отмечается в распространенном на пресс-конференции пресс-релизе, ТОО «Комек Машинери Казахстан» планирует в 2007г. поставить в республику 70 ед. техники, в т.ч. 55 экскаваторов. В 2006г. в республику было поставлено мировыми производителями в целом 600 ед. крупной строительной техники.

В Россию Komatsu в минувшем году поставила 204 ед. техники, в т.ч. 115 экскаваторов, в 2007г. за-

планировала поставить 540 ед., включая 318 экскаваторов. Оборот компании в Казахстане в 2007г. оценивается в 15 млн.долл., в России – в 130 млн.долл.

ООО «Комек Машинери» – совместное российско-японское предприятие, 51% принадлежит компании Mitsui. Головной офис ООО находится в Екатеринбурге. «Комек Машинери» является официальным дистрибьютором и сервис-дилером Komatsu на территории Урала и Западной Сибири. ТОО «Комек Машинери Казахстан» (до марта 2007г. – ТОО «ИКО») – дочернее предприятие ООО «Комек Машинери», официальный дистрибьютор и сервис-дилер Komatsu в Казахстане. Interfax, 4.4.2007г.

РЕСУРСЫ www.POLPRED.com

СУДОСТРОЕНИЕ. МАШИНОСТРОЕНИЕ ЗА РУБЕЖОМ Том 3-4. 2008г. (1000 Кб PDF/168 стр.) **Австралия** | Пищемаш | **Австрия** • **Азербайджан** • **Алжир** • **Аргентина** • **Белоруссия** • **Бельгия** • **Бразилия** | Машиностроение | Сельхозтехника-2007 | Сельхозтехника-2005 | Стройоборудование | Станки | Судостроение • **Великобритания** | Машиностроение | Судостроение • **Венгрия** | Машиностроение | Машиностроение с РФ • **Вьетнам** • **Гана** • **Германия** | Машиностроение | Станкостроение • **Гонконг** • **Грузия** • **Дания** | Судостроение • **Евросоюз** • **Египет** • **Индия** | Станки • **Ирак** • **Иран** • **Испания** • **Италия** | Машиностроение | Станкостроение • **Казахстан** • **Канада** • **Катар** • **Китай** | Машиностроение | Станки | Общемаш • **Корея** | Судостроение | Судостроение с РФ • **Литва** | Машиностроение | Судостроение • **Малайзия** • **Марокко** • **Мексика** | Станки • **Нидерланды** | Судостроение | Машиностроение с РФ • **Норвегия** • **ОАЭ** • **Оман** • **Панама** • **Перу** | Промоборудование • **Польша** • **Россия** • **Саудовская Аравия** | Промгруппа PAP | Juffali & Brothers | Dallah Group • **Сингапур** • **США** • **Туркмения** • **Турция** | Станки • **Узбекистан** • **Украина** | Машиностроение | Упаковка • **Филиппины** | Промоборудование • **Финляндия** • **Франция** • **Чехия** | Станки | Машиностроение | Машиностроение с РФ • **Швейцария** • **Швеция** • **Эстония** • **Япония** | Судостроение | Станкостроение

СУДОСТРОЕНИЕ. МАШИНОСТРОЕНИЕ ЗА РУБЕЖОМ Том 1–2. 2007г. (1185 Кб PDF/216 стр.) **Австралия** • **Азербайджан** • **Армения** • **Белоруссия** | Станки • **Бельгия** | Машиностроение • **Болгария** • **Бразилия** | Подшипники | Станкостроение | Оптика | Судостроение | Катера и яхты • **Великобритания** | Машиностроение-2005 | Машиностроение-2004 | Машиностроение-2003 | Машиностроение-2002 | Судостроение-2005 | Судостроение-2004 | Судостроение-2003

• **Венгрия** | Машиностроение с РФ-2005 | Машиностроение с РФ-2004 | Машиностроение с РФ-2003 • **Вьетнам** • **Германия** | Машиностроение-2005 | Машиностроение-2004 | Машиностроение-2003 | Судостроение-2005 | Судостроение-2004 | Судостроение-2003 | Судостроение-2002 • **Греция** • **Грузия** • **Дания** | Судостроение-2005 | Судостроение-2004 | Судостроение-2003 | Пищемаш-2005 | Пищемаш-2004 | Пищемаш-2003 • **Евросоюз** • **Индия** | Энергомаш | Строймаш • **Ирак** • **Иран** • **Испания** • **Италия** | Полиграфмаш | Химмаш | Строймаш | Станкостроение | Текстильмаш | Упаковка | Лесмаш | Электротехника-2004 | Электротехника-2002 • **Казахстан** • **Канада** • **Кипр** • **Киргизия** • **Китай** | Машиностроение с РФ | Техника из России-2003 | Техника из России-2002 • **КНДР** • **Колумбия** • **Корея** | Судостроение-2005 | Судостроение-2002 • **Куба** • **Кувейт** • **Латвия** • **Ливия** • **Литва** | Машиностроение-2005 | Машиностроение-2004 | Машиностроение-2003 | Машиностроение-2002 • **Лихтенштейн** • **Мальта** • **Нидерланды** | Судостроение | Машиностроение-2006 | Машиностроение-2004 • **Норвегия** | Судостроение-2006 | Судостроение-2005 | Морфлот-2003 | Морфлот-2002 • **ОАЭ** • **Пакистан** • **Перу** • **Польша** • **Португалия** | Машиностроение-2004 | Машиностроение-2002 | Судостроение-2004 | Судостроение-2002 • **Россия** • **Румыния** • **Сербия** • **Сингапур** • **Сирия** • **Словения** • **США** | Яхты | Часы | Насосы • **Таджикистан** • **Туркмения** • **Турция** | Машиностроение-2006 | Машиностроение-2005 | Судостроение • **Узбекистан** | Сельхозмаш • **Украина** | Машиностроение | Станкостроение • **Финляндия** | Судостроение-2005 | Судостроение-2004 | Судостроение-2003 | Судостроение-2002 | Машиностроение • **Франция** • **Хорватия** • **Черногория** • **Чехия** | Машиностроение • **Швейцария** • **Швеция** | Машиностроение-2005 | Машиностроение-2004 | Машиностроение-2002 | Машиностроение-2001 • **Эстония** • **Япония** | Станки-2005 | Станки-2004 | Энергомаш